




3 1761 11650621 3



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506213>

27
82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 37

Tuesday, March 28, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 37

Le mardi 28 mars 1995

Président: Stan Keyes

174

Government
Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 28, 1995
(46)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier and Anna Terrana.

Acting Member present: Glen McKinnon for Joe Comuzzi.

Associate Member present: Elsie Wayne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Shipping Federation of Canada: Captain Francis C. Nicol, President; Reynold Langlois, QC, Lawyer, Langlois Robert; Tim Murray, Vice-President, Fednav Limited. *From Fednav Limited:* L.G. Pathy, President. *From the Canadian Shippers' Council:* David Goffin, Chairman; James D. Moore, Vice-Chairman; Walter Mueller, Secretary. *From Ultramar Canada Inc.:* Louis Forget, Director, Public and Government Affairs; Kieran Shanahan, General Manager, International Shipping. *From Canada Maritime Agencies Ltd.:* Michel Beauregard, President and Chief Executive Officer.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector (*see Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21*).

The witnesses made statements and answered questions.

At 5:37 o'clock p.m., the meeting was suspended.

At 6:20 o'clock p.m., the meeting was resumed.

The witnesses made statements and answered questions.

At 7:17 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 28 MARS 1995
(46)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 30, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Glen McKinnon pour Joe Comuzzi.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Fédération maritime du Canada: Capitaine Francis C. Nicol, président; Reynold Langlois, c.r., avocat, Langlois Robert; Tim Murray, vice-président, Fednav Limited. *De Fednav Limited:* L.G. Pathy, président. *Du «Canadian Shippers' Council»:* David Goffin, président; James D. Moore, vice-président; Walter Mueller, secrétaire. *De «Ultramar Canada Inc.»:* Louis Forget, directeur principal, Affaires publiques et gouvernementales; Kieran Shanahan, directeur général, Activités maritimes. *Des Agences Canada Maritimes Limitée:* Michel Beauregard, président et chef de la Direction.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21*).

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 17 h 37, le Comité suspend ses travaux.

À 18 h 20, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 19 h 17, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 28, 1995

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 28 mars 1995

• 1531

The Chairman: Good afternoon, everyone.

We have several witnesses to hear from today and we have a probable vote at 5:30 p.m., so we'll try to get to work.

We have several witnesses to hear from pursuant to Standing Order 108(2). Today our committee will continue consideration of Canadian marine issues, as indicated in the study's terms of reference. Our analysis includes an examination of the ports system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard.

I should mention that these proceedings are being recorded and translation devices are available for anyone who needs them.

Without further ado, colleagues, we'd like to say hello to the Shipping Federation of Canada and Captain Francis Nicol, who is president and no stranger to this committee.

Welcome back, sir, and thank you for taking the time to give us your brief this afternoon.

Captain Francis C. Nicol (President, Shipping Federation of Canada): Thank you, Mr. Chairman. I realize the committee is pressed for time and I will try to cut back as much as possible on some of the remarks I have here.

The Chairman: Thank you and maybe you could introduce those you've brought with you today as well.

Capt Nicol: I've brought the legal counsel to the federation, Robert Langlois, Jim Murray from Fednav, one of the members of the shipping federation, and a staff member, Sonia Simard. I also have Captain Lantz in the background if we need some technical expertise later on.

The Chairman: Thank you, sir.

Capt Nicol: As you're aware, the federation was incorporated by act of Parliament way back in 1903. The 78 members of the federation represent the interest of some 350 steamship lines. These lines make about 2,500 calls a year in eastern Canada. I think it's important that the committee bear in mind the number of calls and ships we represent. Basically the vessels consigned to the care of our members transport all of the overseas commerce moving from eastern Canada.

This afternoon I would like to supplement our brief with a few oral remarks. I'll begin with the somewhat volatile subject of pilotage. I would like to set the stage by stating that the majority of the vessels represented by the Shipping Federation of Canada require the services of a licensed pilot because very often they're not familiar with the coastal waters and the rivers and canals in Canada.

I think it's important to bear in mind that our members' vessels contribute 80% of the revenue earned by the three eastern pilotage authorities: 87% of the Atlantic, about 71% of the St. Lawrence, and 98% of the Great Lakes. In a nutshell, we are the main user.

Le président: Bonjour.

Nous avons plusieurs témoins à entendre aujourd'hui, et comme il y aura probablement un vote à 17h30 commençons sans plus attendre.

Nous avons plusieurs témoins à entendre conformément à l'article 108(2) du Règlement. Nous poursuivons notre étude du secteur maritime conformément à notre ordre de renvoi. Nous examinons entre autres le système portuaire, les services de pilotage, la voie maritime du Saint-Laurent et la Garde côtière canadienne.

Je devrais vous prévenir que cette réunion est enregistrée et que des écouteurs pour l'interprétation sont à votre disposition.

Sans plus attendre, chers collègues, nous aimerions souhaiter la bienvenue à la Fédération maritime du Canada et au capitaine Francis Nicol, qui en est le président et que ce comité connaît bien.

Rebonjour, monsieur, et merci d'avoir pris le temps de venir nous voir cet après-midi.

Le capitaine Francis C. Nicol (président, Fédération maritime du Canada): Merci, monsieur le président. Je sais que vous êtes pressés par le temps, et je vais essayer de résumer autant que faire se peut mes commentaires.

Le président: Je vous en remercie, et vous pourriez peut-être nous présenter ceux qui vous accompagnent aujourd'hui.

Capt Nicol: J'ai amené avec moi le conseiller juridique de la Fédération, Robert Langlois, Jim Murray, de Fednav, un des membres de la fédération, et un membre du personnel, Sonia Simard. Il y a aussi le capitaine Lantz dans la salle qui pourra répondre aux questions plus techniques s'il y en a.

Le président: Merci, monsieur.

Capt Nicol: Comme vous le savez, notre fédération a été constituée par une loi du Parlement adoptée en 1903. Les 78 membres de la fédération représentent les intérêts de près de 350 lignes de paquebots. Ces lignes font environ 2 500 fois escale par année sur la côte est du Canada. Je crois qu'il importe que vous connaissiez ces chiffres. Pour l'essentiel, les bateaux de nos compagnies membres assument tout le commerce outre-mer à partir de la côte est du Canada.

Cet après-midi j'aimerais compléter notre mémoire par quelques remarques orales. Je commencerai par le sujet assez délicat du pilotage. J'aimerais commencer par vous dire que la majorité des bateaux représentés par la Fédération maritime du Canada ont besoin des services de pilotes agréés, car très souvent ils ne connaissent pas bien les eaux côtières, les fleuves et les canaux du Canada.

Je crois qu'il importe de ne pas oublier que les bateaux de nos membres contribuent à hauteur de 80 p. 100 aux recettes des trois administrations de pilotage de l'Est: 87 p. 100 pour l'Atlantique, environ 71 p. 100 pour le Saint-Laurent et 98 p. 100 pour les Grands Lacs. En bref, nous sommes le principal usager de ces services.

[Texte]

I won't go through the history of pilotage, as I'm sure you are well aware of that by now. Suffice it to say that the present system we have in pilotage here is the direct result of the confrontational approach to the subject that seemed to categorize the relationship between the pilot's carriers and the government in the 1950s and 1960s. Developments in the intervening years have done little to ease the tensions until quite recently.

I will point out now that as the major user of the service, we are determined to approach the subject objectively. We don't intend to allow past hostilities to influence our strategy towards securing a better, safe, and more economical pilotage system. We simply can't afford another 20 years of confrontation.

As we see it today, the contentious items are: the burden that the deficit of the authorities places on the public purse, the monopoly of the pilots who provide the service, and the pilots' right to strike. We believe minor amendments to the current legislation along the following line would address the main shortcomings in the current legislation. I've spoken to pilots and authorities throughout the country and I'm of the general opinion they wouldn't be opposed to the ideas we're espousing today.

• 1535

With regard to deficits, it's quite obvious the delay in implementing tariffs brought about by the objection process is the main culprit in creating deficits for the authorities. To address this, we suggest including in the legislation something we term a negative disallowance feature. Under this proposal, tariffs would come into force automatically within 60 days of publication. In cases where an objection is filed and the National Transportation Agency of Canada rules in favour of the objector, the authority would be obliged to return to the users all or part of the increase, as directed by the agency.

We believe this feature would eliminate much of the deficits of the pilotage authorities. Additionally, it would discourage people who tend to use the objection route to deliberately delay increases. Sometimes these delays are as much as a year. Of course, this is probably the root of most of the authority's deficit problems.

A final word on the subject of deficits—the Pacific Pilotage Authority and the Great Lakes Pilotage Authority are both financially self-sufficient. The Atlantic Pilotage Authority is nearly so and probably will be by the end of the year. However, the LPA, the Laurentian region, has been struggling with a deficit for years now and we the users share the LPA's concerns in this respect. To try to alleviate the problem we've agreed to accept a series of increases over the next few years in an effort to kill the deficit.

I would like to turn now to the monopoly. Much has been said about this monopoly, but I would like to point out that's not unusual in this world. Pilot monopolies are certainly the most common form of providing the service. I think the real

[Traduction]

Je ne reviendrai pas sur l'historique du pilotage, puisque je suis certain que vous savez tout maintenant sur la question. Je me contenterai de vous rappeler que le système actuel de pilotage est la conséquence directe de l'approche conflictuelle qui semble animer les relations entre la carrière des pilotes et les gouvernements des années cinquante et soixante. Jusqu'à tout dernièrement peu de choses avaient été faites pour atténuer ces tensions.

En tant que principal usager de ces services, nous voulons aborder cette question de manière objective. Nous n'avons pas l'intention de laisser les hostilités passées nous détourner de notre objectif: un meilleur système de pilotage plus économique et sans danger. Nous n'avons tout simplement pas les moyens de vivre 20 années de confrontations supplémentaires.

D'après notre analyse, les points de litige sont les suivants: le fardeau que le déficit des administrations impose au Trésor public, le monopole des pilotes qui offrent le service et le droit de grève des pilotes. Nous croyons que quelques petites modifications à la loi actuelle permettraient d'en combler les lacunes principales. J'en ai discuté avec des pilotes et des administrateurs un peu partout, et j'ai l'impression qu'ils ne s'opposeraient pas aux idées que nous proposons aujourd'hui.

Pour ce qui est des déficits, il est absolument évident que les retards d'application des nouveaux tarifs provoqués par la procédure d'objection sont les principaux coupables de la création de déficits pour les administrations. Nous suggérons comme solution d'inclure dans la loi une clause de rétroactivité. Désormais, les nouveaux tarifs entreraient automatiquement en vigueur 60 jours après leur publication. Si, à la suite du dépôt d'une objection, l'Office national des transports rendait une décision favorable, l'administration aurait l'obligation de rembourser aux usagers une partie ou l'ensemble de l'augmentation perçue.

Nous croyons que cette possibilité permettrait de faire disparaître une grande partie des déficits des administrations de pilotage. De plus, cela découragerait ceux qui ont tendance à user de la procédure d'objection pour retarder délibérément les augmentations. Parfois, ces retards peuvent représenter une année. C'est probablement la cause principale des problèmes de déficit de ces administrations.

Un dernier mot sur la question des déficits—l'Administration de pilotage du Pacifique et l'Administration de pilotage des Grands Lacs sont financièrement autosuffisantes. L'Administration de pilotage de l'Atlantique l'est presque et le sera probablement d'ici à la fin de l'année. Cependant, l'Administration de pilotage du Saint-Laurent se bat avec un déficit depuis maintenant des années, et les usagers comprennent les problèmes de cette administration. Dans le but d'atténuer ce problème, nous avons convenu d'accepter une série d'augmentations au cours des prochaines années pour venir à bout de ce déficit.

J'aimerais maintenant dire quelques mots sur la question du monopole. Beaucoup de choses ont été dites sur ce monopole, mais j'aimerais signaler que ce n'est pas du tout extraordinaire. Les monopoles sont certainement la forme la plus courante sous

[Text]

problem lies not just in the monopoly but in that fact combined with the right to strike. When you combine the monopoly with the right to strike you give the pilots a very, very powerful lever. Even the threat of a strike to our industry creates problems, and voyages can be cancelled by the mere threat.

We believe the solution to the problem lies in the inclusion of some kind of dispute resolution mechanism within the legislation. We got the idea from the final offer selection clause introduced into the contracts between the Laurentian Pilotage Authority and its contractor pilots over the last couple of years. A key element of this final offer selection process is it completely prohibits strikes and lockouts by either party. If we had something like that in the legislation, reinforced by a punitive clause, a clause that would levy a fine or penalty against anyone having either an illegal walk-out or an illegal strike, we think this would do a lot to curb the problems we have in this respect.

With regard to the pilotage authorities themselves, we recommend that the current role and structure be continued, except we would like to see industry representatives of our choice nominated to the boards. We pay the shot; we'd like to see our representatives on the board. That's very important. In the case of the Great Lakes Pilotage Authority, however, we recommend that the operation and the administration be turned over to the St. Lawrence Seaway Authority, only in the Great Lakes.

Whilst on the subject of the Great Lakes, I would perhaps address the Great Lakes Navigation Certificate, or "B" Certificate. I don't know if members of the committee are familiar with this qualification. Basically it allows shipmasters to do their own pilotage on the open waters of the Great Lakes—not the connecting channels or canals or rivers, just the open waters. Unfortunately, the U.S. passed legislation recently, the OPA 90 or Oil Pollution Act of 1990, which had a provision in it that gave that legislation precedence over any other legislation, including the pilotage legislation in the United States. As a result of this, the "B" Certificate is no longer recognized in the United States waters. As ships cross and re-cross the international border regularly on a voyage to and from the Great Lakes, it has really nullified the effectiveness of the certificate.

We would certainly like the Canadian government, if it can, to do something to help in this respect by approaching its confrères in the U.S.A. to see what can be done to re-institute recognition of the "B" Certificate. It can mean as much of \$10,000 to \$11,000 per voyage to members who use it. If you make many voyages into the lakes, I can see \$300,000 to \$400,000 in savings to some companies automatically.

[Translation]

laquelle sont offerts ces services de pilotage dans le monde entier. Je crois que le vrai problème ne tient pas à cette notion de monopole, mais à sa combinaison avec le droit de grève. La combinaison de ce monopole et du droit de grève donne une arme très puissante aux pilotes. Même la menace d'une grève crée des problèmes pour notre industrie, et il arrive que des voyages soient annulés devant une simple menace.

Nous croyons que la solution au problème tient dans l'inclusion de dispositions de résolution des conflits dans la loi. Nous avons tiré cette idée de la clause d'offre finale introduite dans les conventions entre l'Administration de pilotage du Saint-Laurent et ses pilotes depuis un ou deux ans. L'élément clé de cette offre finale, c'est qu'il interdit absolument toute grève et tout lock-out. Si nous avions une disposition de ce genre dans la loi, renforcée par des sanctions, une amende ou une sanction infligée à toute personne coupable de débrayage ou de grève illégale, nous croyons que cela permettrait de grandement réduire les risques actuels.

* Pour ce qui est des administrations de pilotage elles-mêmes, nous recommandons qu'elles soient maintenues dans leur rôle et leur structure actuelle, sauf que nous aimerions que des représentants de notre choix soient nommés à leur conseil d'administration. Nous sommes les payeurs; nous aimerions que des gens nous représentant soient membres de leur conseil d'administration. C'est très important. Dans le cas de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, cependant, nous recommandons que l'exploitation et l'administration soient transférées à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Seulement pour les Grands Lacs.

Puisque nous parlons des Grands Lacs, j'aimerais dire un mot sur le certificat de navigation des Grands Lacs, le certificat «B». Je ne sais si cette qualification vous est familière. Pour l'essentiel elle permet aux capitaines d'assurer leur propre pilotage dans les eaux ouvertes des Grands Lacs—pas dans les voies, les canaux ou les rivières de liaison, simplement dans les eaux ouvertes. Malheureusement, les États-Unis viennent d'adopter une loi, l'OPA 90, ou la Loi sur la pollution pétrolière de 1990, qui contient une disposition lui donnant préséance sur toute autre loi, y compris la législation sur le pilotage aux États-Unis. En conséquence, le certificat «B» n'est plus reconnu dans les eaux américaines. Comme les bateaux ne cessent de franchir et de refranchir la frontière internationale quand ils traversent les Grands Lacs, à toutes fins utiles ce certificat est désormais nul et non avenu.

• 1540

Nous aimerions beaucoup que le gouvernement canadien, s'il le peut, fasse quelque chose pour nous aider à cet égard en demandant à ses homologues américains s'il ne serait pas possible de redonner vie à ce certificat «B». Cela peut aller chercher dans les 10 000\$ ou 11 000\$ par traversée. Compte tenu du nombre de traversées, pour certaines de nos compagnies cela pourrait aller chercher dans les 300 000\$ ou 400 000\$ d'économies automatiques.

[Texte]

With regard to compulsory pilotage areas, we feel that many of the small ports around Newfoundland and on the Atlantic seaboard should be re-evaluated. There are some where it's probably not necessary, and others where we should have compulsory pilotage, and for a variety of reasons we don't have it in these ports.

We appended a brief statement from our colleagues in the Chamber of Shipping of British Columbia on pilotage. Their views coincide with ours in many areas, and we have appended that at their request.

What we've done here with pilotage is come up with a method to kill the deficit, eliminate strikes and lockouts, and leave the pilots with a monopoly. It looks like a win-win situation here.

What we haven't done is fling the baby out with the bath water, and that's particularly important. We've left in place an efficient and safe pilotage service, which is the most important factor for our industry. Service is absolutely vital to us. We need the pilots, and we're the biggest user.

With regard to ports and harbours, once again the members of the federation are the major users of the ports in eastern Canada. We account for some 90% of the revenue generated at the Port of Saint John, New Brunswick; 86% at Halifax; 72% at Montreal; and about 70% at Quebec. We believe we must consolidate and reform the current port administration if Canadian ports are to remain profitable and competitive.

To achieve these objectives, we propose the establishment of a national ports system to categorize ports into two distinct groups: commercial and non-commercial. The criteria for entry into the commercial category should be based on a port's profitability. We recommend that this category include local port corporations and those commission ports that fall into a self-sufficiency category. We also propose that the commercial classification remain flexible enough to allow admission to ports from the non-commercial category for ports that have the obvious potential to become self-sufficient in future years.

The commercial ports must be given more autonomy than exists under the present legislation. We recommend that each of these ports be administered by a not-for-profit corporation controlled by a board of directors. The board should include representatives from municipalities, local industries, labour, and of course the commercial shipping sector.

The non-commercial port category should include ports administered by the coast guard and the divisional ports of the Canada Ports Corporation Group. In our opinion, the government should not be expected to continue subsidizing those ports that are incapable of obtaining financial self-sufficiency.

To meet this objective, we recommend that the government form a task force or essential authority, which should be mandated to review the divisional ports, and establish which of them should be part of the new ports system. Those that offer

[Traduction]

Pour ce qui est de l'obligation de recourir à des pilotes dans certaines zones, nous estimons que cette nécessité devrait être réévaluée dans nombre de petits ports de Terre-Neuve et sur la côte atlantique. Il y en a certains où ce n'est probablement pas nécessaire et d'autres où il devrait être obligatoire de recourir à ces services, alors que pour une raison ou pour une autre il n'y en a pas.

Nous avons annexé une petite déclaration de nos collègues de la Chambre maritime de la Colombie-Britannique sur le pilotage. Leur point de vue coïncide avec le nôtre à de nombreux égards, et nous l'avons annexé à leur demande.

Nous proposons donc pour le pilotage une méthode permettant d'anéantir le déficit, d'éliminer les grèves et les lock-out, et qui laisse aux pilotes leur monopole. Tout le monde semble donc y gagner.

Par contre, nous n'avons pas simplement jeté le bébé avec l'eau du bain, et c'est tout particulièrement important. Nous laissons en place des services de pilotage efficaces et sûrs, facteur le plus important pour notre industrie. Ces services sont absolument vitaux pour nous. Nous avons besoin des pilotes, et nous en sommes les plus gros usagers.

Pour ce qui est des ports et des havres, encore une fois les membres de la fédération sont les principaux usagers des ports de la côte est canadienne. Nous comptons pour près de 90 p. 100 des recettes dégagées par le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick; 86 p. 100 à Halifax; 72 p. 100 à Montréal et environ 70 p. 100 à Québec. Nous croyons qu'il faut consolider et réformer l'administration portuaire actuelle si les ports canadiens veulent rester rentables et compétitifs.

Pour atteindre ces objectifs, nous proposons l'établissement d'un système national de ports ayant pour tâche de répartir les ports en deux groupes distincts: les commerciaux et les non commerciaux. Le critère d'entrée dans la catégorie commerciale devrait se fonder sur la rentabilité du port. Nous recommandons que cette catégorie inclue les sociétés portuaires locales et les ports qui s'autofinancent. Nous proposons également que cette classification soit suffisamment souple pour permettre l'admission de ports de la catégorie non commerciale quand ils démontrent à l'évidence qu'ils ne tarderont pas à s'autofinancer.

Les ports commerciaux doivent avoir plus d'autonomie que ne leur en confère la loi actuelle. Nous recommandons que chacun de ces ports soit administré par une société à but non lucratif contrôlée par un conseil d'administration. Ce conseil devrait inclure des représentants des municipalités, des industries locales, de la main-d'oeuvre et bien entendu du secteur maritime commercial.

La catégorie des ports non commerciaux devrait inclure les ports administrés par la Garde côtière et les ports divisionnaires du groupe de la Société canadienne des ports. À notre avis, il ne faudrait pas que le gouvernement continue à subventionner les ports qui sont incapables de s'autofinancer.

À cette fin, nous recommandons que le gouvernement constitue un groupe d'étude ou établisse une autorité supérieure qui aurait pour mandat d'étudier les ports divisionnaires et de déterminer lesquels devraient faire partie du nouveau système.

[Text]

little possibility of profitability should be turned over in some way to other interested groups, such as stevedoring companies, local groups of businessmen, or municipalities, that would like to keep the ports going. When no other options are available, the facilities should be closed.

Where the government thinks the port should be maintained for the public interest, the government should pick up the cost of keeping the port open. We don't believe in a lot of cross-subsidization.

• 1545

We will now address the issue of the Canada Ports Corporation. This is a very sensitive issue, but I'll begin by saying we support the requirement of a vastly reduced and restructured central authority whose role, in our opinion, should be two-fold. In the case of the commercial ports, the role of the new authority would be limited to essentially a regulatory function and to ensure fair access to the port facilities. In the case of the non-commercial ports, the central authority would be responsible for disposing of the non-viable ports, as I mentioned earlier, as well as harmonizing the regulations and operation of these non-commercial ports maintained in the public interest.

What we have recommended here is a national ports system that encourages all ports in Canada to become financially self-sufficient. Those that can't obtain the status should be disposed of unless the government wishes to maintain them in the name of public interest. I believe we would enhance, through a system like this, the competitiveness of Canadian ports in North America, and I also believe we've addressed the crucial problem of government subsidies.

I'll move on to the Canadian Coast Guard. We are convinced that the users should pay for the services they need and from which they derive a direct benefit. The cost of non-essential services imposed on users must be met by the government. With respect to services that are essential, the fee must reflect the value of the service provided.

One obvious target is marine navigation services, which cost approximately \$280 million per year and represent as much as 47% of the coast guard's budget. We recommend that the current marine navigation services be completely overhauled and replaced by modern technologies, which would render about 80% of the short-range navigation aids in the St. Lawrence and Great Lakes redundant within the next seven years.

In our view, ships trading to Eastern Canada should be fitted with DGPS and ADS, better known as differential global position-fixing and dissemination and surveillance systems. These, combined with some form of electronic chart, are really all the aids that modern ships need. This high-tech equipment would permit continuous electronic updating of a vessel's position, as well as identifying and locating other ships in the vicinity. Shipowners would have the option of either purchasing this equipment or renting laptop versions available at the pilot station.

[Translation]

de ports. Ceux qui offrent peu de possibilités de rentabilité devraient être transférés à d'autres groupes intéressés, comme par exemple les compagnies d'arrimage, les groupes locaux d'hommes d'affaires ou les municipalités qui aimeraient conserver ces ports en fonctionnement. S'il n'y a aucune autre option, que ces installations soient désaffectées.

Lorsque le gouvernement estime nécessaire de garder le port ouvert dans l'intérêt public, il devrait en assumer le coût. Nous ne croyons pas aux subventions croisées.

Nous vous parlerons maintenant de la question de la Société canadienne des ports. C'est une question très délicate, et je commencerai par dire que nous sommes favorables à une administration centrale largement restructurée et réduite dont le rôle, à notre avis, devrait être double. Dans le cas des ports commerciaux, le rôle de cette nouvelle administration serait limité pour l'essentiel à une fonction de réglementation assurant un accès égal à ces installations. Dans le cas des ports non commerciaux, cette administration centrale aurait la responsabilité de se débarrasser des ports non viables, comme je l'ai dit tout à l'heure, ainsi que d'harmoniser les règlements et l'exploitation des ports non commerciaux d'intérêt public.

Nous recommandons en fait un système portuaire national qui encourage tous les ports canadiens à devenir financièrement autosuffisants. Ceux qui ne peuvent atteindre cet objectif devraient être désaffectés, à moins que le gouvernement ne souhaite les maintenir en service au nom de l'intérêt public. Je crois qu'un tel système améliorerait la compétitivité des ports canadiens en Amérique du Nord, et je crois également qu'il réglerait le problème crucial des subventions gouvernementales.

Je passe maintenant à la Garde côtière. Nous sommes convaincus que ce sont les usagers qui devraient payer pour les services dont ils ont besoin et desquels ils tirent un avantage direct. Le coût des services non essentiels imposé aux usagers doit être assumé par le gouvernement. Pour ce qui est des services essentiels, le tarif doit correspondre à la valeur du service fourni.

Une cible évidente, c'est les services de navigation maritime, qui coûtent environ 280 millions de dollars par an et représentent facilement 47 p. 100 du budget de la Garde côtière. Nous recommandons que les services de navigation maritime actuels soient complètement révisés et remplacés par des technologies modernes qui rendraient environ 80 p. 100 des services d'aide à la navigation sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs inutiles d'ici environ sept ans.

À notre avis, tous les bateaux naviguant sur la côte est du Canada devraient être équipés de DGPS et d'ADS, de systèmes de positionnement global et de surveillance automatique par satellite. Ces systèmes combinés à des cartes électroniques sont en vérité toute l'aide à la navigation dont les bateaux modernes ont besoin. Cet équipement de pointe permettrait de suivre en permanence la position des bateaux ainsi que d'identifier et de localiser les autres bateaux dans le voisinage. Les armateurs auraient le choix entre acheter cet équipement ou louer des versions portatives disponibles dans les stations de pilotes.

[Texte]

Discussions are under way with a variety of private companies, at this moment, on the development of this technology and we're in the process, along with our colleagues in the Canadian Shipowners Association, of establishing a pilot project in the St. Lawrence. Hopefully, if it's a success, we'll be able to extend it to other areas in eastern Canada.

The alternative to this proposal, the imposition of \$280 million in user fees, is just unthinkable today. We could not bear the burden of that cost and we strongly urge the committee to consider favourably our recommendations in regard to introducing technology.

Icebreaker services is another sensitive subject. Although the most obvious beneficiary of ice-breaking is usually some segment of the public interest, it is nearly always impossible to identify exactly who this is; consequently, it would be difficult to impose user fees. For example, in the St. Lawrence, ice-breaking is mainly used for flood-control purposes. It is worth noting that commercial shipping actually helps the coast guard to keep that channel open and assists to prevent flooding. The beneficiaries here of course are the communities and the businesses that are located along the shores of the St. Lawrence River.

• 1550

The cost of ice-breaking for small ports and settlements in remote areas, as well as those associated with a sovereignty presence in the Arctic, should continue to be met by the government. I would point out that the mines opened in the high Arctic were opened on the basis that ice-breaking services would be provided. It would be kind of difficult to change that concept now.

The only area in which some form of cost recovery could be considered is the Gulf of St. Lawrence. It is possible, but even there it would be very difficult to establish exactly who the users are—again, public interest. It's very difficult to apportion the cost to specific users.

Under international law the ships of the world's merchant fleets are called upon regularly to provide search and rescue services to those in distress. These services of course are provided gratis, at the cost of the shipowner.

In Canada search and rescue is used mainly for pleasure craft and fishing boats, and only very occasionally by commercial shipping. Consequently, we recommend that the government continue to meet its obligation to global search and rescue free of charge. We believe the regulatory function should remain with the coast guard, as should the inspection functions.

Finally, we support the transfer of the coast guard fleet to the Department of Fisheries. Really what we want here is to make sure users pay only for the services they need and benefit from. To achieve this, our main thrust is to eliminate unnecessary, out-of-date services and replace them with modern technology. Basically we're preparing for the next century.

Moving on to the St. Lawrence Seaway, the vessels owned and operated by our members again represent nearly all of the international tonnage moving through the Great Lakes—tonnage that accounts for about 30% of the system's traffic and as much as 40% of its revenue.

[Traduction]

Des discussions ont lieu actuellement avec plusieurs compagnies privées sur la mise au point de cette technologie, et nous sommes sur le point, de concert avec nos collègues de l'Association des armateurs canadiens, de lancer un projet pilote sur le Saint-Laurent. Si c'est une réussite, nous espérons pouvoir l'étendre à d'autres secteurs de la côte est du Canada.

L'autre solution, l'imposition sous forme de droits de 280 millions de dollars aux usagers, est tout simplement impensable de nos jours. Il nous serait impossible d'assumer ce coût, et nous vous exhortons à considérer de manière favorable nos recommandations concernant ces nouvelles technologies.

Les services de brise-glace sont une autre question délicate. Bien qu'il soit évident que ces brise-glace servent en partie l'intérêt public, il est pratiquement impossible d'en faire exactement la description, et par conséquent il est difficile d'en faire assumer le coût par les usagers. Par exemple, sur le Saint-Laurent les services de brise-glace servent avant tout à prévenir les inondations. Il est utile de rappeler que c'est la navigation commerciale qui aide la Garde côtière à conserver ce chenal ouvert et participe à la prévention des inondations. Bien entendu, dans ce cas, les bénéficiaires sont les communautés et les entreprises situées le long des rives du Saint-Laurent.

Le coût des services de brise-glace pour les petits ports et les communautés dans les régions éloignées, ainsi que ceux associés à notre souveraineté dans l'Arctique, devraient continuer à être assumés par le gouvernement. Je vous rappellerai que les mines ouvertes dans le haut Arctique ont été ouvertes à la condition que des services de brise-glace soient assurés. Il serait difficile de revenir maintenant sur cette promesse.

Le seul secteur où une forme de recouvrement des frais pourrait être considérée, c'est le golfe du Saint-Laurent. C'est une possibilité, mais même dans ce secteur il serait très difficile de déterminer exactement qui sont les usagers—encore une fois, l'intérêt public. Il est très difficile de répartir le coût entre les divers usagers.

En vertu du droit international les bateaux des flottes marchandes du monde entier doivent régulièrement prêter main-forte aux efforts de recherche et de sauvetage. Ces services, bien entendu, sont fournis gratuitement aux dépens des armateurs.

Au Canada les opérations de recherche et de sauvetage concernent principalement les bateaux de plaisance et les bateaux de pêche, et seulement à de très rares occasions les bateaux commerciaux. En conséquence, nous recommandons que le gouvernement continue à remplir ses obligations de recherche et de sauvetage gratuitement. Nous croyons que la fonction de réglementation devrait continuer à relever de la Garde Côtière, tout comme les fonctions d'inspection.

Enfin, nous sommes favorables au transfert de la Garde côtière au ministère des Pêches. Notre but est d'assurer que les usagers ne paient que pour les services dont ils ont besoin et dont ils tirent bénéfice. À cette fin, nous recommandons l'élimination de services inutiles et dépassés et leur remplacement par la technologie moderne. En bref, nous voulons être prêts pour le prochain siècle.

Je passe maintenant à la voie maritime du Saint-Laurent. Les bateaux possédés ou nolisés par nos membres représentent encore une fois presque la totalité du tonnage international qui circule sur les Grands Lacs—tonnage qui représente environ 30 p. 100 du trafic sur le système et près de 40 p. 100 de ses recettes.

[Text]

Like domestic carriers, the deep-sea fleet trading through the system has suffered a serious erosion of business over the last decade. Although the amount of cargo moving through the system has risen over the last two years, these increases are primarily due to a cyclical variation in the steel industry. They're really not indicative of long-term, sustained business.

The following recommendations are designed to improve the seaway's long-term competitive position.

One, in view of the seaway's impact on the Canadian economy and its role as a national asset, we believe the federal government should continue to own and maintain the system and assume any related capital costs. However, in consideration of the fact that 60% of the cargo is destined to or originates at American ports, we recommend that the cost of maintenance and rehabilitation be assumed by each government and be proportionate to their respective share of the cargo transiting the system.

The federation supports the concept of a binational entity assuming responsibility for the day-to-day administration of the seaway, including the setting of tolls at a level sufficient to meet regular operating costs. The board of directors of this organization should be composed of representatives from both governments, along with businesses and major industries located along both sides of the border. Businesses would of course include carrier representation.

An important role of the board would be to develop incentives to encourage shippers and carriers to take full advantage of the potential of the system. Incentives should include measures to encourage owners to invest in building new lake-suitable tonnage, which would play an important role in ensuring the future of the seaway.

In our brief to the subcommittee chaired by Mr. Comuzzi, we explained that by the year 2000 the number of lake-suitable ships worldwide will have dwindled to about 42 bulk carriers, of which only 11 will have been built in the last few years. This trend must be reversed if the seaway is going to survive.

What we've said here is basically that the seaway should remain a national asset. To meet the government's commercial objectives, a board of directors should be formed to administer the day-to-day operation. Industry should be more involved in the decision-making process.

[Translation]

Tout comme les transporteurs canadiens, la flotte de haute mer, qui emprunte ce système a souffert d'une grave érosion des activités au cours de la dernière décennie. Bien que le tonnage de marchandises empruntant le système ait augmenté au cours des dernières années, ces augmentations sont principalement dues à une variation cyclique de l'industrie de la métallurgie. Elles ne sont pas vraiment indicatives d'une reprise à long terme des activités.

Les recommandations suivantes ont pour but d'améliorer la position compétitive à long terme de la voie maritime.

Premièrement, étant donné l'impact de la voie maritime sur l'économie canadienne et son rôle en tant qu'atout national, nous croyons que le gouvernement fédéral devrait continuer à contrôler et à entretenir le système à ses frais. Cependant, étant donné que 60 p. 100 des marchandises ont pour origine ou pour destination des ports américains, nous recommandons que le coût de l'entretien et des réparations soit assumé par chacun des gouvernements proportionnellement à sa part de marchandises transitant par le système.

La fédération est favorable au concept d'une entité binationale assumant la responsabilité quotidienne de l'administration de la voie maritime, y compris la fixation des tarifs de péage à un niveau suffisant pour couvrir les coûts d'exploitation. Le conseil d'administration de cette organisation devrait être composé de représentants des deux gouvernements ainsi que des entreprises et des principales industries localisées des deux côtés de la frontière. Les entreprises de transport seraient aussi bien entendu représentées.

Le conseil aurait pour rôle important, entre autres, d'encourager par toutes sortes de formules les expéditeurs et transporteurs à utiliser le système à son potentiel maximum. Cela devrait comprendre des mesures encourageant les armateurs à investir dans de nouveaux bateaux de tonnage compatible avec la navigation sur les Grands Lacs, initiative pratiquement indispensable pour assurer l'avenir de la voie maritime.

Dans notre mémoire au sous-comité présidé par M. Comuzzi, nous avons expliqué que d'ici à l'an 2000 le nombre de bateaux compatibles pour la navigation sur les Grands Lacs à l'échelle mondiale se résumera à environ 42 vraquiers, dont seulement 11 auront été construits au cours des dernières années. Il faut inverser cette tendance si nous voulons que la voie maritime survive.

Nous disons donc pour l'essentiel que la voie maritime devrait continuer à être un atout national. Pour satisfaire les objectifs commerciaux du gouvernement, il faudrait qu'un conseil d'administration soit constitué pour administrer l'exploitation quotidienne. L'industrie devrait être plus impliquée dans les décisions.

• 1555

Mr. Chairman, I've gone through that like a machine-gun. I hope everyone understood what I was saying. We'd be pleased to answer any questions. If we are unable to answer the question we will get the information you need and dispatch it to you as soon as we can.

Monsieur le président, j'ai fait mon exposé très rapidement. J'espère que tout le monde a compris ce que je disais. Nous serons heureux de répondre à vos questions. Si nous ne sommes pas en mesure de répondre à une question, nous trouverons les renseignements dont vous avez besoin et nous vous les enverrons le plus tôt possible.

The Chairman: Thank you very much, Captain Nicol.

Le président: Merci beaucoup, capitaine Nicol.

[Texte]

[Traduction]

We have some similar objectives. For example, as you stated back on page 3 of your very thorough and comprehensive brief, this committee also wants to ignore all the past hostilities that have gone on between the pilotage system, the carriers, and the government to secure a safe, efficient, globally competitive, environmentally sensitive service. I'm certain my colleagues here would agree and probably have some solid questions for you now.

We'll go to Mr. Guimond, please.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Capitaine Nicol, merci beaucoup pour votre présentation. J'aurais des questions pour nous occuper jusqu'au vote de 17h30. Je vais essayer d'y aller rapidement.

Premièrement, je vous renvoie à la page 4 de votre mémoire où vous parlez de la rentabilité de l'Administration de pilotage des Laurentides. Vous dites que l'Administration veut prendre les moyens pour s'en sortir et que votre fédération accepte, en principe, une série de hausses de tarifs.

Selon votre lecture de la situation, pourquoi l'Administration de pilotage des Laurentides est-elle déficitaire? La langue anglaise a un beau proverbe qui dit: «it takes two to tango». Ayant eu à plaider des divorces dans ma carrière d'avocat, je sais que la vérité ne se situe jamais d'un seul côté. C'est pour ça qu'on dit qu'une médaille a deux côtés.

J'aimerais connaître votre lecture de la situation parce que les gens touchés, quand on leur parle, nous disent que les armateurs contestent systématiquement toute hausse de tarif, ce qui fait que l'Administration n'est pas capable d'en imposer. Cela ne semble pas être le cas dans les autres divisions.

Encore là, à entendre parler bien des gens devant le Comité, l'Administration de pilotage des Laurentides avait tous les péchés du monde, y compris la gale et le sida, mais tout semblait bien aller ailleurs et tout le monde était rentable. On s'est rendu compte que d'autres administrations ont des difficultés de rentabilité.

Donc, pourquoi, selon vous, l'Administration de pilotage des Laurentides est-elle déficitaire?

Capt Nicol: I think I explained a good part of that in my presentation. Basically, the objection process contained in the current legislation allows anyone with an interest in the subject to lodge an appeal against the tariff. The appeal process can take up to a year.

If the authority's budget is \$30 million and it's asking for a 5% increase and it doesn't get that 5% increase for over a year, it's lost \$1.5 million right away without doing anything. What we're suggesting here is that we revamp that process so that they get the end fees automatically and then later if it turns out they're entitled to it, we roll it back. In this fashion at least the authority would not get so far behind the eight ball.

The Chairman: Have you anything you'd like to add to that?

M. Robert Langlois (conseiller juridique, Fédération maritime du Canada): J'aimerais ajouter que l'hypothèse de base est qu'il y a eu une maturation dans les relations entre les armateurs et les pilotes, plus particulièrement du côté des

Nous avons des objectifs semblables. Par exemple, comme vous l'avez dit à la page 3 de votre mémoire détaillé, ce comité cherche également à mettre de côté toutes les hostilités précédentes qui ont existé entre le système de pilotage, les transporteurs et le gouvernement afin d'assurer un service sécuritaire, efficace, concurrentiel à l'échelle mondiale et sensible à des préoccupations environnementales. Je suis certain que mes collègues sont d'accord et ont probablement des questions solides à vous poser maintenant.

Nous commencerons par M. Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you for your presentation, Captain Nicol. I have enough questions to keep us busy until the vote at 5:30 p.m. I will try to cover them quickly.

First of all, on page 4 of your brief you talk about the cost effectiveness of the Laurentian Pilotage Authority. You say that the Authority wants to take steps to overcome its financial difficulties and that your federation accepts a series of tariff increases in principle.

Based on your reading of the situation, why is the Laurentian Pilotage Authority struggling with the deficit? There is a wonderful proverb in English that says: "It takes two to tango". Having worked as a divorce lawyer, I know that truth is not one-sided. That's why we say that there are two sides to a coin.

I'd like your reading of the situation, because the people affected are telling us that ship owners systematically challenge any tariff increase, which means that the Authority can't impose any. That does not seem to be the case in other divisions.

There again, in listening to many people who have appeared before this committee, the Laurentian Pilotage Authority has committed every sin in the book, including having scabies and AIDS, but everything seems to be going well elsewhere and everyone else is profitable. We realize that other authorities also have financial difficulties.

So in your opinion, why is the Laurentian Pilotage Authority struggling with the deficit?

Capt Nicol: Je pense que j'ai expliqué la raison dans mon exposé. Fondamentalement, le processus de contestation prévu dans la loi actuelle permet à toute personne intéressée de porter en appel les augmentations tarifaires. Le processus d'appel peut prendre jusqu'à concurrence d'un an.

Si le budget de l'administration est de 30 millions de dollars et si elle demande une augmentation de 5 p.100, mais qu'elle ne l'obtienne pas pendant un an, elle perd 1,5 million de dollars tout de suite sans avoir fait quoi que ce soit. Ce que nous suggérons ici, c'est de réviser le processus pour que les frais soient payés automatiquement. Si, plus tard, l'appel est gagné, nous rembourserons les montants à ceux qui les auront payés. De cette façon au moins l'administration ne se trouvera pas dans une situation aussi difficile.

Le président: Avez-vous quelque chose à y ajouter?

Mr. Robert Langlois (Legal Counsel, Shipping Federation of Canada): I would just like to add that the basic hypothesis is that the relationship between the shipowners and pilots has matured. Specifically on the pilot side, where they've realized

[Text]

[Translation]

pilotes, où ils ont réalisé qu'à force de presser le citron, il ne restera plus de jus. Lors de la dernière séance de renouvellement des contrats de services de pilotage sur le Saint-Laurent, il y a eu une volonté de trouver un moyen terme et surtout un mécanisme de résolution des conflits, qui a été un système de sélection des offres finales, que vous connaissez sans doute et qu'on utilise souvent en droit pour régler des différends.

Nous disons qu'avec une approche mûre, avec un arbitre indépendant qui va pouvoir aider les parties à s'entendre, il devrait être possible d'avoir des conditions de service de pilotage raisonnables. Également, un processus de réglementation permettant à l'Administration de percevoir ses revenus pendant que le processus d'objection a lieu devrait régler le problème des déficits.

• 1600

M. Guimond: Il y a d'autres points sur lesquels je suis en divergence vis-à-vis de votre mémoire, et cela a été repris presque mot à mot dans le rapport du Sous-comité présidé par M. Comuzzi. On était capable de reconnaître la source de ses propos.

Vous parlez encore une fois d'un monopole des pilotes. Je n'arrive pas à me dire qu'un service spécialisé est un monopole. Est-ce que vous considérez que le pilote de Dash 8 d'Air Alliance est en situation de monopole vis-à-vis de ses passagers? Est-ce que le cardiologue ou le neurochirurgien est en situation de monopole? Est-ce que l'avocat est en situation de monopole? C'est un service spécialisé offert par des professionnels. Pourquoi est-ce que vous n'arrêtez pas de parler de monopole?

Capt Nicol: We're always talking about a monopoly because it is a monopoly. The pilots have a monopoly combined with the right to strike, and they have used it very effectively over the years.

What I'm saying now is the pilotage authority, the pilots, and the federation have discussed this. We have come up with ways where we can conceivably leave the monopoly; the monopoly would remain and the pilots would give up the right to strike. So there's no need to really talk about a monopoly any more. If you want to talk about it, the pilots have it and they will continue to have it under what we're proposing.

M. Guimond: Monsieur Nicol, à la page 11 de votre mémoire, vous faites allusion au rôle de Ports Canada. Vous parlez de la dichotomie entre les ports commerciaux et les ports non commerciaux.

Doit-on garder l'entité de Ports Canada telle qu'elle existe aujourd'hui?

Capt Nicol: As it exists today, the answer to that is no.

M. Guimond: D'accord. Vous dites dans votre présentation:

"In the case of the commercial ports, the role of the new central authority...".

Apparemment, le Conseil des ports nationaux était censé jouer le rôle que, d'après vous, il devrait continuer à jouer pour les ports commerciaux. À un moment donné, il y a une lutte de pouvoir. On place des filiales. Les ports ont l'emprise d'un certain siège social qui attire les filiales. Le siège social veut se garder intact, et les filiales demandent l'autonomie. J'ai vécu cela pendant 14 ans, quand j'ai travaillé dans les pâtes et papier pour Abitibi-Price.

that if you continue to push for more and more, you'll eventually run out of options. The last time St. Lawrence pilotage service contracts were renewed, attempts were made to come up with a middle course and a dispute settlement mechanism, which was a system for selecting final offers, that you are undoubtedly aware of and which is often used in law to settle disputes.

We believe that with a mature approach, and an independent arbitrator who can help the parties reach an agreement, it should be possible to have reasonable pilotage service conditions. Moreover, our regulatory process enabling the Authority to collect its revenues during the appeal process should resolve the deficit problem.

Mr. Guimond: There are other points in your brief that I disagree with, and it has been taken almost word for word in the report of the sub-committee chaired by Mr. Comuzzi recognizing the source of those statements was not too difficult.

Once again, you talk about the pilots' monopoly. I can't bring myself to admit that specialized service is monopoly. Would you consider an airline Dash 8 pilot to have the monopoly with respect to passengers? Do cardiologists or neurosurgeons have monopoly? Do lawyers have monopoly? It is a specialized service provided by professionals. Why do you keep on talking about monopoly?

Capt Nicol: Nous n'arrêtons pas de parler de monopole parce qu'il s'agit d'un monopole. Les pilotes ont un monopole ainsi que le droit de se mettre en grève, et ils ont utilisé ce droit efficacement au fil des ans.

Ce que je dis maintenant, c'est que l'administration de pilotage, les pilotes et la fédération en ont déjà parlé. Nous avons trouvé des moyens de conserver le monopole; le monopole serait conservé, et les pilotes renonceraient au droit de se mettre en grève. Donc, ce n'est plus vraiment la peine de parler de monopole. Si vous voulez en parler, les pilotes ont un monopole, et ils le conserveront en vertu de ce que nous proposons.

Mr. Guimond: Mr. Nicol, on page 11 of your brief, you refer to the Ports Canada role. You mention the dichotomy between commercial and non-commercial ports.

Should we keep Ports Canada as it exists today?

Capt Nicol: Non, pas telle qu'elle existe aujourd'hui.

Mr. Guimond: OK. You said in your presentation:

"dans le cas des ports commerciaux, le rôle de la nouvelle autorité centrale...".

Apparently, the National Harbours Board was supposed to play the role that, in your opinion, it should continue to play for commercial ports. At some point, there is a power struggle. Subsidiaries are set up. Ports control a certain head office that attracts subsidiaries. The head office wants to remain intact, and the subsidiaries want autonomy. I experienced that for 14 years when I worked for pulp and paper at Abitibi-Price.

[Texte]

Que serait le *new central authority*? Ce serait un nouveau Ports Canada?

M. Langlois: Il faut se souvenir que le Conseil des ports nationaux avait été créé en 1936 pour corriger une situation où il y avait une concurrence non contrôlée des ports canadiens qui avait conduit à un suréquipement et à la faillite des principaux ports canadiens.

En 1936, on a créé le Conseil des ports nationaux qui avait centralisé toute l'administration portuaire au Canada et corrigé l'état déficitaire qui existait.

Dans les années 1970, on s'est rendu compte qu'il fallait avoir un système moins centralisé, d'où la réforme de 1982 qui a introduit la Loi sur la Société canadienne des ports.

Nous disons que ce processus de décentralisation de la responsabilité de l'exploitation des ports rentables doit s'accroître et se poursuivre.

Par ailleurs, il faut qu'il reste une autorité centrale au moins pour les questions d'imputabilité, ainsi qu'une certaine harmonisation des infrastructures pour éviter que, par une concurrence éhontée ou exagérée, on se ramasse avec des ports suréquipés et incapables de survivre financièrement. Il faut trouver l'équilibre entre les deux. Il faut que les utilisateurs, les véritables payeurs des services, aient le contrôle du port au niveau opérationnel.

Il ne faut pas par ailleurs, quand on parle de concurrence, exagérer l'impact négatif de Ports Canada au niveau central. Quand on regarde les chiffres, on voit que la structure centrale ne compte que pour à peu près 3 p. 100 des frais d'exploitation des ports au Canada.

Il faut donner l'exploitation des ports rentables à ceux qui les utilisent, et que ces utilisateurs puissent aller couper dans les dépenses là où il y a lieu de couper pour se doter seulement des services dont on a vraiment besoin pour que les ports demeurent compétitifs.

[Traduction]

What would this new central authority be? Would it be a new Ports Canada?

Mr. Langlois: Bear in mind that the National Harbours Board was set up in 1936 to remedy the unchecked competition among Canadian ports that had led the main Canadian ports to over-equip and go bankrupt.

In 1936, the government set up the National Harbours Board which centralized port administration in Canada and remedied the prevailing problem with deficit.

In the 1970's, the government realized it needed a less centralized system and proceeded with the 1982 reform which introduced the Canada Port Corporation Act.

We believe that efforts to decentralize responsibility for operating profitable ports must be intensified and maintained.

Moreover, there must be a central authority at least for issues pertaining to accountability and harmonization of infrastructure to prevent Canada from ending up with overequipped ports unable to survive financially because of brazen or exaggerated competition. We have to strike a balance between the two. The users, who pay for the services, must have control over port operations.

In terms of competition, the negative impact of Ports Canada's central world must not be exaggerated. The numbers show that the central structure only makes up about 3% of port operating cost in Canada.

Control over the operation of cost effective ports must be handed over to those who use them. These users can cut costs where necessary, in order to equip themselves with the services that are essential to keeping the port competitive.

• 1605

M. Guimond: Trois p. cent, c'est encore trop.

The Chairman: Thank you, Michel. Mr. Fontana, followed by Mrs. Terrana, please.

Mr. Fontana (London East): Thank you for your very comprehensive submission. It addresses all aspects of the mandate of this committee.

I want to ask you three questions. One relates to the Canadian Coast Guard and the navigational services, which cost taxpayers about \$280 million, of which we recover very little. You talk about getting rid of that particular system and replacing it with a new system in terms of technology. Where would the money come from for the new technology?

We had the coast guard here. They admit and probably agree with you that substantial savings could be made in this area of their particular budget, especially with the new technologies, but who should pay for the technology that would obviously be charged as a user fee to your organization? Is that what you're suggesting?

Capt Nicol: Yes.

Mr. Guimond: Three percent, it is still too much.

Le président: Merci, Michel. Monsieur Fontana, suivi de M^{me} Terrana.

M. Fontana (London-Est): Je vous remercie de cet exposé très complet. Il aborde tous les aspects de notre mandat.

Je veux vous poser trois questions. La première concerne la Garde côtière et les services de navigation, qui coûtent aux contribuables environ 280 millions de dollars, dont nous ne récupérons pas grand-chose. Vous proposez de nous débarrasser de ce système particulier et de le remplacer par un nouveau système plus technologique. Qui le financerait?

Avant c'était la Garde côtière. Ils reconnaissent et sont probablement d'accord avec vous pour dire que des économies considérables pourraient être réalisées au niveau de ce poste budgétaire, surtout avec les nouvelles technologies, mais qui devrait assumer le financement de cette technologie, dont le coût de toute évidence serait imputé à votre fédération? C'est ce que vous suggérez?

Capt Nicol: Oui.

[Text]

Mr. Fontana: Or are these technologies that presently exist that government wouldn't have to provide at all?

Capt Nicol: There are technologies that exist, some of which can be used in their current form. Others have to be modified. The private sector, the companies that supply the equipment, are in the process of modifying it to suit the ships.

Mr. Fontana: Okay. You indicated with respect to the St. Lawrence... First of all, let me deal with the bigger question of ensuring the seaway remains a viable sort of transportation link for both our country and the United States.

You pointed out there only exist about 42 bulk carriers that essentially are in the system, and that 11 are new. So what you're saying is unless either the seaway adapts to the new ships that are being built, or in fact unless one could encourage shipbuilders to build the ones that fit the seaway, we've got a major problem no matter what we do. What kind of incentives would you have to give to shipbuilders or shipowners to build the kinds of ships that are obviously much smaller to go through the seaway, when in fact you can build the bigger ships to go around the seaway? I'm trying to understand this, because we're talking some pretty big dollars here. Obviously, the alternative is to rebuild the seaway to accommodate the bigger ships that are being built today.

Capt Nicol: Actually, we'd love to see the seaway rebuilt, but it's just not going to happen; we understand that. We're not going to expand the seaway to accommodate the bigger ships.

I think I am going to turn this over to a colleague who is more familiar with the seaway, but the idea or the concept we were looking at was the new seaway central authority, the new binational entity, when it established the tolls, would turn back a percentage of these tolls for the first five years as an incentive to users to build ships suitable to come to the St. Lawrence Seaway.

Mr. Fontana: Let me ask you this. You know, the seaway brought in \$59 million worth of tolls last year. If we gave up 10% of them—and we're already running at a deficit, at least we were in 1993; we made some money this year—even if you start rebating, how much money is it going to take or how much of a rebate is it going to take to build a smaller ship? Obviously, the bigger ship is there because it can carry more cargo. More cargo means less unit cost for the shipper.

Capt Nicol: It's never going to pay for the building of the ship. It's never going to accomplish that. It's just going to ease the burden of payment of some of the toll costs the ship has to make through the system for the first five years, after which it would—

Mr. Fontana: So the problem is not so much that at some point in time there aren't going to be any ships that are going to go through the seaway; you're talking about the costs of going through the seaway in terms of tolls and other charges.

[Translation]

M. Fontana: Ou s'agit-il de technologies qui existent déjà et que le gouvernement n'aurait pas à fournir?

Capt Nicol: Ce sont des technologies qui existent et dont certaines peuvent être utilisées sous leur forme actuelle. Pour d'autres, il faut qu'elles soient modifiées. Le secteur privé, les compagnies qui fournissent cet équipement, est en train de le modifier pour l'adapter à la navigation.

M. Fontana: Très bien. Vous avez indiqué au sujet du Saint-Laurent... permettez-moi de commencer par la question la plus importante: comment assurer que la voie maritime demeure une voie de transport viable pour notre pays et les États-Unis.

Vous dites que pour l'essentiel il n'y a que 42 vraquiers qui empruntent le système et que seulement onze sont de construction récente. Donc, vous dites qu'à moins que la voie maritime ne s'adapte aux nouveaux bateaux qui sont actuellement construits, ou en fait à moins qu'on n'encourage les armateurs à en faire construire qui soient compatibles avec la voie maritime, nous avons un sérieux problème. Que faudrait-il faire pour encourager les chantiers navals ou les armateurs à construire des bateaux de toute évidence beaucoup plus petits pour emprunter la voie maritime quand on peut construire des bateaux beaucoup plus grands qui permettent d'éviter la voie maritime? J'essaie de comprendre, car cela représente pas mal de dollars. Il est évident que l'autre solution, c'est de reconstruire la voie maritime pour l'adapter aux plus grands bateaux qui sont construits aujourd'hui.

Capt Nicol: En fait, nous adorerions que la voie maritime soit reconstruite, mais cela ne se fera pas, et nous le comprenons fort bien. Nous n'agrandirons pas la voie maritime pour accueillir les plus gros bateaux.

Je crois que je vais demander à un de mes collègues qui connaît mieux la question de la voie maritime de vous répondre, mais l'idée ou le concept que nous étudions, c'est celui d'une nouvelle administration centrale de la voie maritime, cette nouvelle entité binationale qui pourrait reverser un certain pourcentage des péages aux usagers pendant les cinq premières années pour les encourager à construire des bateaux adaptés aux normes de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. Fontana: Permettez-moi de vous poser la question suivante. Voyez-vous, la voie maritime a rapporté sous forme de péages 59 millions de dollars l'année dernière. Si nous en reversions 10 p. 100—et l'opération est déjà déficitaire; elle l'était du moins en 1993; nous avons gagné un peu d'argent cette année—combien faudrait-il vraiment reverser pour encourager la construction de ces bateaux plus petits? Il est évident que ces plus gros bateaux existent parce qu'ils peuvent transporter plus de marchandises. Plus ils en transportent, moins cela coûte cher l'unité aux expéditeurs.

Capt Nicol: Cela ne sera jamais suffisant pour payer la construction de ces bateaux. Cela ne le permettra jamais. Cela permettra simplement d'atténuer le fardeau de certains de ces coûts de péage pour les bateaux qui emprunteront la voie maritime pendant les cinq premières années, et après...

M. Fontana: Le risque, c'est qu'un jour il n'y ait plus aucun bateau qui emprunte la voie maritime. Pour l'éviter vous proposez de réduire les péages et autres frais?

[Texte]

Capt Nicol: Oh yes, quite definitely. Unless we do something, there won't be ships to go through the seaway; they're going to dwindle to next to nothing.

Mr. Fontana: I'm not sure giving a rebate on the tolls is going to get a shipper to build a ship that's going to go through the Great Lakes. I'm not a mathematical genius, nor do I know how much ships cost, but I don't think rebating 5% or 10% of the seaway's tolls is going to encourage anybody to build a smaller ship when in fact there are efficiencies to be gained by having bigger ships. Shouldn't we perhaps look at how...? I understand Mr. Stewart said when he was here that we've been able to do certain things in the seaway that allow some more dredging or some additional measures that allow the shippers to increase their tonnage to go through. Wouldn't that be a much more practical way of looking at the equation than the rebate system?

• 1610

Capt Nicol: The amount of money involved in doing any suitable dredging would perhaps be considered prohibitive just now.

With your permission, Mr. Chairman, I would like to turn this question over to a colleague who is familiar with the seaway.

Mr. Jim Murray (Vice-President, Fednav Limited): Mr. Chairman, the discussions that have been started have been on the basis of rebating tolls over the first five years and gradually reducing the amount that is rebated. The total amount we've been looking at could perhaps be \$1 million per ship. We believe this would be enough over the five years to encourage a shipowner to build a suitable ship for the seaway.

The problem with the seaway is that it is narrow. The locks on the Panama Canal are 25% wider. There are no locks on the Suez Canal. There are no large ports in the world that have a limiting lock entrance of 78 feet.

Some 30 years ago, the seaway-sized ship was a fashionable, popular ship; today it is not. An owner building a ship today with a length suitable for going into the locks would be looking to build a wider ship to carry more cargo. The wider ship costs him very little extra. So what we have to do is encourage the owner to build a narrow ship that will be at a commercial disadvantage elsewhere in the world.

What we're suggesting is some form of rebate on the tolls. In the last five years, only five ships have been built, yet we need about 130 ships to carry the volume we're carrying today. So we have to rebate some of the tolls. If we don't have new ships built, there will be no revenue to rebate.

This proposal was made to Transport, but was declined, I believe, for the wrong reasons. It was declined because it was said that it would be seen as a subsidy to foreign shipyards. I think that totally misses the point.

[Traduction]

Capt Nicol: Oui, tout à fait. À moins que nous ne fassions quelque chose, il n'y aura plus de bateaux qui emprunteront la voie maritime; il n'y aura pratiquement plus de trafic.

M. Fontana: Je ne suis pas certain qu'une ristourne sur les péages incitera les expéditeurs à construire des bateaux adaptés à la navigation sur les Grands Lacs. Je ne suis pas très fort en mathématique, je ne sais pas non plus d'ailleurs combien coûte un bateau, mais je ne pense pas qu'une ristourne de 5 ou 10 p. 100 sur les péages de la voie maritime encouragera qui que ce soit à construire de plus petits bateaux quand en réalité plus les bateaux sont gros, plus on gagne de l'argent. Peut-être que nous devrions voir comment...? Je crois savoir que M. Stewart a dit quand il a comparé que nous avons pu faire certaines choses dans la voie maritime pour permettre davantage d'activités de dragage et la prise d'autres mesures pour permettre aux expéditeurs d'accroître le tonnage des marchandises qui y sont acheminées. Ne serait-ce pas une façon plus pratique d'envisager les choses que le recours à un système de remise?

Capt Nicol: Les dépenses que supposent des opérations de dragage suffisantes seraient sans doute considérées comme prohibitives pour l'instant.

Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais laisser répondre un collègue qui connaît bien la voie maritime.

M. Jim Murray (vice-président, Fednav Limited): Monsieur le président, les discussions qu'on a entamées ont porté sur la remise des droits de péage au cours des cinq premières années et la réduction graduelle du montant faisant l'objet d'une remise. Le montant dont il est question pourrait se situer aux alentours d'un million de dollars par navire. Nous croyons que cela suffirait au cours des cinq ans pour inciter les armateurs à construire des navires pouvant emprunter la voie maritime.

Le problème que pose la voie maritime, c'est qu'elle est étroite. Les écluses du canal de Panama sont 25 p. 100 plus larges. Il n'y a pas d'écluse sur le canal de Suez. Aucun grand port dans le monde n'a des écluses qui ne mesurent que 78 pieds de largeur.

Il y a une trentaine d'années, le navire conçu pour la voie maritime était un navire à la mode, populaire; ce n'est plus le cas. Un armateur qui de nos jours construit un navire ayant une longueur appropriée pour passer par les écluses construirait un navire plus large qui pourrait transporter davantage de marchandises. Cela ne lui coûte pas beaucoup plus cher de construire un navire plus large. Nous en sommes donc réduits à inciter les armateurs à construire un navire étroit qui sera désavantagé sur le plan commercial partout ailleurs dans le monde.

Ce que nous proposons, c'est un genre de remise sur les droits de péage. Au cours des cinq dernières années, on n'a construit que cinq navires, alors qu'il nous en faudrait environ 130 pour transporter ce que nous transportons aujourd'hui. Nous devons donc réduire certains des droits de péage. Si on ne construit pas de nouveaux navires, il n'y aura plus de recettes en regard desquelles accorder des remises.

La proposition a été présentée au ministère des Transports, mais elle a été rejetée, je crois, pour de mauvaises raisons. Elle a été rejetée parce qu'on a dit que cela reviendrait à subventionner les chantiers navals étrangers. Je pense qu'on n'a rien compris au raisonnement.

[Text]

Mr. Fontana: I know we have GATT and NAFTA agreements and all that sort of stuff that sometimes prelude a government from sourcing domestically.

Let's face it. We have a shipbuilding industry in Canada that's on the decline, so one could make a good case for looking at those economic benefits.

I would like a little more information on that. I don't know where you've covered this off, but I understand you've made this pitch before Mr. Comuzzi's subcommittee. If you do have an addendum to this on the basis of that shipbuilding concept, I am sure that this committee—at least I—would want to take a look at it.

Mr. Murray: I think that's the way to approach it, because it's really quite detailed.

Mr. Fontana: Sure, you indicated that we have to do something. It is either build a new seaway or do something with it. Or, in fact, there should be an encouragement for ships to come through it.

What you're saying is that down the road, once these 42 are gone, there are no other ships and you're therefore, going to have a useless seaway.

Capt Nicol: What the committee members have in front of them is a copy of the remarks I made. We cover all of these subjects much more extensively in our brief. If you have time to read it, I'm sure you will find that all the stuff is in there.

Mr. Fontana: One further question.

The Chairman: No. I'm sorry, Joe, but I have to cut you off.—Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana (Vancouver East): First of all, good afternoon. Are you a non-profit organization? What kind of an organization are you?

Capt Nicol: We're really an association that represents international shipping in eastern Canada.

Mrs. Terrana: Have you a volunteer board?

Capt Nicol: The board of directors has senior executives from our 78 member companies representing about 350 steamship lines.

Mrs. Terrana: So, it's a volunteer board of directors?

Capt Nicol: Yes, it's very similar to the Chamber of Shipping of British Columbia.

Mrs. Terrana: Thank you. You talked about the pilotage authorities and you suggested that they should stay as they are. You don't seem to want any change in the structure that is there now. Do you suggest they remain as crown corporations?

Capt Nicol: We suggest they remain as crown corporations. We do suggest that we have more say on who is appointed to the boards.

[Translation]

M. Fontana: Je sais qu'il y a l'entente du GATT et l'ALENA et toutes sorte d'ententes qui parfois empêchent un gouvernement de s'approvisionner à l'interne.

Ne nous leurrions pas. Comme les chantiers navals au Canada périssent, il y aurait tout lieu d'examiner ces avantages économiques.

J'aimerais avoir un peu plus de renseignements à ce sujet. Je ne sais pas où vous en avez abondamment parlé, mais je crois savoir que vous avez fait cet exposé au sous-comité de M. Comuzzi. Si vous avez une annexe à ce document où il est question du concept de construction navale, je suis sûr que le comité—moi tout au moins—aimerait y jeter un coup d'œil.

M. Murray: Je crois que c'est ce qu'il faut faire, parce que c'est vraiment très détaillé.

M. Fontana: Oui, vous avez dit que nous devons faire quelque chose. Soit construire une nouvelle voie maritime, soit en faire quelque chose. Ou, en fait, on devrait inciter les navires à l'emprunter.

Ce que vous dites, c'est qu'à terme, quand ces 42 navires ne seront plus là, il n'y aura plus d'autres navires, et vous resterez là avec une voie maritime inutile.

Capt Nicol: Les membres du comité ont entre les mains un exemplaire des observations que j'ai faites. Nous touchons tous ces sujets de façon beaucoup plus approfondie dans notre mémoire. Si vous avez le temps de le lire, je suis sûr que vous y trouverez là tous les renseignements voulus.

M. Fontana: J'ai une autre question.

Le président: Non. Je regrette, Joe, mais je dois vous interrompre. Madame Terrana.

Mme Terrana (Vancouver-Est): D'abord, bonjour. Représentez-vous une organisation sans but lucratif? Quel type d'organisation représentez-vous?

Capt Nicol: Notre association représente la marine marchande internationale dans l'Est du Canada.

Mme Terrana: Avez-vous un conseil d'administration composé de bénévoles?

Capt Nicol: Le conseil d'administration est composé de cadres supérieurs de nos 78 sociétés membres qui représentent quelque 350 sociétés de navigation.

Mme Terrana: C'est donc un conseil d'administration composé de bénévoles?

Capt Nicol: Oui, c'est assez semblable à la Chambre maritime de la Colombie-Britannique.

Mme Terrana: Merci. Vous avez parlé des administrations de pilotage et vous avez estimé qu'elles devraient rester telles quelles. Vous ne semblez vouloir apporter aucun changement à la structure actuelle. Proposez-vous qu'elles demeurent des sociétés d'État?

Capt Nicol: Nous proposons qu'elles demeurent des sociétés d'État. Nous proposons effectivement qu'elles aient davantage voix au chapitre en ce qui a trait aux nominations aux conseils d'administration.

[Texte]

[Traduction]

Mrs. Terrana: Why would you want a crown corporation?

Mme Terrana: Pourquoi voulez-vous qu'il s'agisse de sociétés d'État?

• 1615

Capt Nicol: We believe there are certain controls over a crown corporation. They have to answer to the Minister of Transport. We wouldn't like to see it entirely privatized. We can see problems if it were.

Mr. Langlois: There's also the regulatory function. The pilotage authorities have a dual function—operational and safety. Because the public interest is involved in the safety aspect, it would be difficult to have it done by a private organization only.

Mrs. Terrana: But the government would still be in charge of safety. That is one of the responsibilities that would not be released.

I'm asking that because when you go into ports, you seem to suggest that it should not be a crown corporation. Or do I misread you? On page 13 you say the commercial ports "must be given greater autonomy than exists." The port authorities have told us that they would like to remain crown corporation for various reasons. Are you suggesting that the pilotage authority is a crown corporation, but not the ports?

Capt Nicol: We're not suggesting that the ports not be crown corporations. We used the term not-for-profit corporation in the generic sense. Crown corporations, like the pilotage authorities, are non-profit corporations, and we would like to see the ports remain as crown corporations.

Mrs. Terrana: So you still want the government to help?

Capt Nicol: Yes. There has to be some sort of standardization and a national watchdog on both the ports and the pilotage.

Mrs. Terrana: Do you think there should be any streamlining on this?

Capt Nicol: I think we're calling for a lot of streamlining. I think what we suggested for pilotage will exactly suit the needs of the major users.

Mr. Langlois: For the multi-purpose ports, the larger ports where crown lands are being used—these are basic infrastructures—it would be difficult to envisage that these infrastructures might be passed on to purely private organizations.

Mrs. Terrana: The airport authority is another version of what it could be. I'm asking because we have been offered many different opinions across the country.

Thank you.

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Monsieur Nicol, à la page 9, dans votre deuxième paragraphe, vous dites que les ports commerciaux devraient jouir d'une plus grande autonomie. J'ai reçu une réponse partielle à ma question. Pourriez-vous me donner quelques inconvénients actuels de cette insuffisante autonomie des ports qui sont financièrement autosuffisants?

Capt Nicol: D'après nous, il devrait y avoir un mécanisme de contrôle pour une société de la Couronne. Elle doit être redevable au ministre des Transports. Nous ne voulons pas que cette organisation soit complètement privatisée. Cela créerait des problèmes.

M. Langlois: Il y a également la fonction de la réglementation. L'administration de pilotage a deux fonctions: les opérations et la sécurité. Puisque la sécurité inclut celle du public, il serait difficile qu'une organisation privée à elle seule s'en occupe.

Mme Terrana: Mais c'est le gouvernement qui s'occuperait de la sécurité. C'est une des responsabilités qui ne seraient pas remises à une nouvelle organisation.

Je pose cette question parce que vous semblez dire qu'une société de la Couronne ne devrait pas gérer des ports. Est-ce que je vous ai mal compris? À la page 12, vous dites que «il y a lieu de les doter [les ports commerciaux] d'une autonomie plus grande que celle qui leur est conférée». Les administrations portuaires nous ont dit qu'elles préféreraient demeurer une société de la Couronne, et ce, pour plusieurs raisons. Est-ce que vous proposez que l'administration de pilotage soit une société de la Couronne, mais non pas l'administration portuaire?

Capt Nicol: Nous ne disons pas que les administrations portuaires ne devraient pas être des sociétés de la Couronne. Nous parlons de sociétés à but non lucratif de façon générale. Les sociétés de la Couronne, tout comme les administrations de pilotage, sont des sociétés à but non lucratif, et, d'après nous, les administrations portuaires devraient demeurer des sociétés de la Couronne.

Mme Terrana: Voulez-vous quand même le soutien du gouvernement?

Capt Nicol: Oui. Il doit y avoir des normes et une autorité nationale pour les administrations portuaires et de pilotage.

Mme Terrana: Est-ce que cela implique une rationalisation?

Capt Nicol: Il y aura un grand besoin de rationalisation. Je crois que nos suggestions au sujet du pilotage répondront parfaitement aux besoins des utilisateurs principaux.

M. Langlois: Pour les ports à plusieurs vocations, les grands ports situés sur des terres de la Couronne—c'est-à-dire l'infrastructure de base—il serait difficile d'envisager que ces infrastructures soient remises à des organisations complètement privées.

Mme Terrana: Les administrations aéroportuaires pourraient servir de modèle dans ce domaine. Je pose la question parce que nous avons reçu toutes sortes de suggestions à travers le pays.

Merci.

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Mr. Nicol, in the second paragraph on page 9 you say that the commercial ports must be given greater autonomy. I only received a partial answer to my question. These ports are financially self-sufficient, so can you tell me in what way the ports autonomy is insufficient?

[Text]

[Translation]

M. Langlois: Le problème, à l'heure actuelle, est qu'il y a certainement des services et des coûts au niveau régional qui pourraient être revus si les utilisateurs avaient encore plus à dire sur la gestion du port local. C'est en ce sens-là que la remarque est faite. En d'autres termes, il s'agit de poursuivre la délégation d'autorité qui a été amorcée par la réforme de 1982 et qui pourrait d'ailleurs être faite sans modifications législatives importantes.

M. Mercier: Merci.

M. Guimond: À la page 13, au niveau de l'imposition, vous mentionnez des *user fees* de 280 millions de dollars. J'ai eu l'occasion de poser cette question à plusieurs reprises et je veux entendre votre réponse. Si le gouvernement allait de l'avant avec cette imposition de recouvrement des coûts pour les services de la Garde côtière, est-ce que cela pourrait impliquer que certains de vos membres envisagent de transiter les marchandises par d'autres ports, tels les ports de la côte est américaine? Est-ce que c'est suffisamment sérieux? Quand je parle comme cela, est-ce que je fais une chasse aux sorcières?

Capt Nicol: No, \$280 million from the industry is unacceptable. Ships would go elsewhere.

Mr. Guimond: And \$200 million is acceptable?

Capt Nicol: It is unacceptable, not acceptable.

Mr. Guimond: And 200—

Capt Nicol: I don't know where to draw the line.

Mr. Guimond: We must find a range. You mentioned \$280 million. I never had this figure. Two hundred—

M. Langlois: Tout dépend de la façon dont le système fonctionne. Plus le port est à l'intérieur des terres, plus, en théorie du moins, les navires utilisent d'aides à la navigation et plus la charge pourrait être élevée. Donc, c'est selon le système utilisé, selon que l'on tient compte de l'efficacité de certains navires par rapport à d'autres. Il n'y a pas de réponse empirique à votre question.

• 1620

Une chose est certaine: l'équilibre de la concurrence des ports du Saint-Laurent est assez fragile pour ne pas y ajouter de coûts additionnels, au risque de céder du travail au bénéfice des ports de la côte est américaine.

For the last minute I have, Mr. Chairman,

je suis heureux de constater qu'à la page 14, vous dites que les services de déglaceage

"are used primarily for flood control".

J'entends régulièrement mon collègue de gauche dire que les services de déglaceage dans le golfe du Saint-Laurent et dans l'estuaire en général servent uniquement à maintenir ouvert le Port de Montréal. Quand on a eu des présentations à Corner Brook, à Botwood, Terre-Neuve, à l'Île-du-Prince-Édouard, les gens du Nouveau-Brunswick, de Dalhousie ont dit que nous avions besoin de services de déglaceage pour prévenir les inondations. Vous naviguez et vous connaissez cela. Vos membres connaissent cela aussi. Cela vient confirmer que ce n'est pas uniquement pour garder le Port de Montréal ouvert. C'est cela?

Mr. Langlois: The problem today is that there are certainly regional services and costs which could be reviewed if users had their say on local port management. That's what I meant. In other words, we should continue the delegation of authority which began with the 1982 reform and which incidentally can be carried out without any major changes to the law.

Mr. Mercier: Thank you.

Mr. Guimond: On page 13, you talk about the imposition of \$280 million in user fees. I've asked this question many times before and I want to hear what you think. If the government went ahead and imposed user fees to recover costs for Coast Guard services, could that lead some of your members to go through other ports, like American ones? Just how serious is this issue? In raising this matter, am I launching a witch hunt?

Capt Nicol: Non, il est inacceptable d'imposer des droits de 280 millions de dollars à l'industrie. Les navires s'en iraient ailleurs.

M. Guimond: Des droits de 200 millions de dollars seraient-ils acceptables?

Capt Nicol: C'est inacceptable, ce n'est pas acceptable.

M. Guimond: Et 200...

Capt Nicol: Je ne sais pas où se trouve la limite.

M. Guimond: Nous devons trouver une marge acceptable. Vous avez parlé de 280 millions. Je n'ai jamais vu ce chiffre; 200...

Mr. Langlois: It all depends on the way the system works. The more inland the port, the more ships use navigational aids—at least in theory—and the higher the fee should be. Therefore, it depends on the system, and the fact that some ships are more efficient than others. There's no specific answer to your question.

One thing is for sure: the balance of competition between St. Lawrence ports is so delicate that one should not add new costs to it, because you might well give up work to the advantage of ports on the American east coast.

Pour la dernière minute qui nous reste, monsieur le président,

I am happy to know that on page 14, you say that the ice-breaking service

«sert principalement à prévenir les inondations».

I regularly hear my colleague on my left say that the ice-breaking service in the St. Lawrence Gulf and in the estuary generally aims only at keeping the Port of Montreal open. We heard presentations in Corner Brook, in Botwood, Newfoundland, in Prince Edward Island, and in New Brunswick, people in Dalhousie told us that we needed ice-breaking services in order to control flood. You sail and you are aware of it. Your members also know that. That confirms that it is not only to keep the Port of Montreal open. Isn't that so?

[Texte]

Capt Nicol: Oh, no, it's certainly not. It's much more extensive than that. On the \$280 million, I don't think I quite understood your question. Perhaps I could talk about where I got that figure. The \$280 million is the amount the Coast Guard pays now for the current navigation services.

Mr. Guimond: My question was not where you got the figure. I've heard this figure of \$280 million for the first time. Usually most people mention \$200 million, but you mention \$200 million is unacceptable too. I understood that. Thank you.

The Chairman: Thanks, Michel. — Mr. Jordan.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): I think the idea of the exercise is to try to find ways in which the Canadian marine industry can become more competitive. Invariably, a pilotage service comes up. I'm with you; I think it's a monopoly. They control the numbers who get in and they control the rules under which they get in. If you put all those things together, I don't know what a monopoly is if that isn't one.

I'm just wondering, without addressing some of the problems that are associated with it, how you see transferring it to the St. Lawrence Seaway Authority for that part of the pilotage you have listed on page 6. Without addressing those other things, aren't you just transferring the problem from one area to another? How are they going to improve on the service? You're experienced on the St. Lawrence system and the Great Lakes system yourself, aren't you?

Capt Nicol: I sailed them many years ago. I did sail on the St. Lawrence—Great Lakes system.

Mr. Jordan: Do you think we're over-piloted? Do you think there's more service there than we need and the users are paying for a service that could be less? I'm not suggesting we compromise safety or the environment in any way, but do you think there could be a lesser service and still be the assurance that those things aren't going to be compromised and in that way make it a saving factor built in for the user?

Capt Nicol: I think I've already mentioned one of these ways with the Great Lakes Navigation Certificate. There is no doubt that pilotage into the Great Lakes is very expensive, but the reason for that is that Thunder Bay is a victim, if you will, of geography. It's so far from the coast. You're talking about six days of pilotage.

I think we are going to continue to need pilots in the St. Lawrence Seaway to go through the locks and the narrow channels. Again, I stress that on the open waters, when I was 21 years old, as a third mate I was taking ships through there with absolutely no problem. The open waters of the lakes really present no problem to a competent navigator. There are big savings to be made there, but not for the channels.

Mr. Jordan: You were a lad of 21 and you did it quite adeptly. I guess. They would suggest that before you can even be considered, you have to be at least 40 or 45. To have had that thrown at you a few times at these meetings, I just fail to accept that. I can't believe that if you used...

[Traduction]

Capt Nicol: Ah, non, ce n'est certainement pas le cas. C'est beaucoup plus étendu que cela. À propos des 280 millions de dollars, je pense ne pas avoir bien compris votre question. Peut-être pourrais-je expliquer d'où me vient ce chiffre. Ces 280 millions de dollars sont le montant que la Garde côtière paie maintenant pour les services de navigation.

M. Guimond: Je ne demandais pas où vous aviez pris ce chiffre. J'entends ce montant de 280 millions de dollars pour la première fois. Habituellement on part de 200 millions de dollars, mais vous avez dit que 200 millions de dollars, c'est tout aussi inacceptable. Je le comprends.

Le président: Merci, Michel. Monsieur Jordan.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Je pense que ce que nous essayons de faire, c'est trouver des moyens pour assurer une meilleure compétitivité du secteur maritime canadien. Invariablement, il est question d'un service de pilotage. Je suis d'accord avec vous; je pense qu'il existe un monopole. On contrôle le nombre de ceux qui sont admis et on contrôle les règles en vertu desquelles ils sont admis. Si vous additionnez tout cela, si ce n'est pas un monopole, je me demande ce que c'est.

Je me demande, sans traiter de certains des problèmes qui s'y rattachent, comment vous envisagez le transfert à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent de cette partie du pilotage que vous énumérez à la page 6. Sans parler de ces autres questions, est-ce que vous ne vous contentez pas de transférer le problème d'un secteur à un autre? Comment va-t-on améliorer le service? Vous connaissez vous-même par expérience le système du Saint-Laurent et des Grands Lacs, n'est-ce pas?

Capt Nicol: J'y ai navigué il y a bien des années. Je naviguais sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

M. Jordan: Pensez-vous qu'il y a trop d'activités de pilotage? Pensez-vous qu'on a un surplus de services de pilotage et que les utilisateurs paient pour un service qu'on pourrait bien alléger? Je ne parle pas de sacrifier la sécurité ni l'environnement de quelque façon que ce soit, mais pensez-vous qu'on pourrait alléger le service de pilotage tout en ayant l'assurance qu'on ne fait aucun compromis quant à la sécurité et l'environnement et qu'on permet ainsi de réaliser des économies qui profiteront aux utilisateurs?

Capt Nicol: Je pense avoir déjà mentionné une de ces possibilités en parlant du certificat de navigation des Grands Lacs. Il ne fait aucun doute que le pilotage sur les Grands Lacs est très coûteux, mais la raison en est que Thunder Bay est victime, si l'on veut, de sa situation géographique. C'est très loin de la côte. Il faut six jours de pilotage pour y arriver.

Je pense qu'il nous faudra encore des pilotes dans la Voie maritime du Saint-Laurent pour passer les écluses et les canaux étroits. À nouveau, je rappelle qu'en zone d'eau libre, quand j'avais 21 ans, comme officier de marine en troisième j'y faisais passer des navires sans aucune difficulté. La zone d'eau libre ne pose vraiment aucun problème à un navigateur qualifié. On peut faire de grandes économies dans cette zone, mais pas pour ce qui est des canaux.

M. Jordan: Vous n'aviez que 21 ans et vous vous en tiriez fort bien, je suppose. Toutefois, on vous dira que pour qu'on songe à vous, vous devez avoir au moins 40 ou 45 ans. Qu'on soit venu nous dire cela à quelques reprises au cours des séances, je n'arrive pas à l'accepter. Je ne peux pas croire que si l'on avait l'habitude...

[Text]

There seems to be almost a reluctance to use today's technology. As long as we keep thinking like that, I don't see where you're going to gain anything by moving the administration of pilotaging from here to there unless you can break that down.

Capt Nicol: I can give you one reason they should move it.

Mr. Langlois: Can I just explain? I think there's a confusion here.

The Great Lakes Pilotage Authority is only a suggestion to get rid of one superstructure for pilotage on the St. Lawrence Seaway system that is above St. Lambert Locks. In any event, the GLPA is a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. If you're looking for a redundant structure to eliminate, you have one there. That's very different from canal or river pilotage as such.

[Translation]

C'est un peu comme si l'on répugnait à se servir de la technologie dont on dispose aujourd'hui. Tant que nous penserons de cette façon, je ne vois pas comment nous y gagnerons quoi que ce soit en transférant l'administration du pilotage d'un endroit à un autre, à moins qu'on ne puisse réduire cela.

Capt Nicol: Je peux vous donner une raison pour laquelle il faudrait la déplacer.

M. Langlois: Puis-je expliquer quelque chose? Je pense qu'il y a une confusion.

L'Administration de pilotage des Grands Lacs n'est qu'une proposition pour se débarrasser d'une super-structure de pilotage en ce qui a trait au système de la Voie maritime du Saint-Laurent qui est en amont des écluses de Saint-Lambert. Quoi qu'il en soit, l'APGL est une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Si vous cherchez une structure redondante à supprimer, c'en est une. C'est très différent du pilotage en canal ou en rivière.

• 1625

When you talk about the requirement of being 41 years old to become a pilot, I think you're talking about the requirements for becoming a pilot in the St. Lawrence river, which is below the St. Lambert Locks.

Mr. Jordan: A 21-year-old couldn't do that.

Mr. Langlois: The answer is no to that.

Mrs. Terrana: Not any more; in his time it was different.

Capt Nicol: I've confused the issue a little here and I'm sorry for that. I was talking about the open waters of the Great Lakes where your average ship's officer—there's nothing special about being 21—can do that without help. That was the point I was trying to make.

The Chairman: I think there might be a bit of double confusion because on top of that we've also been talking about how foreign ships differ from Canadian ships. Some discussions and presentations have been made to us on the opportunity for Canadian masters to hire the waters as they do after ten trips in three years.

When asked about the foreign flag vessel, and the master who might be able to do the same job, there doesn't seem to be any kind of a clear answer on what the criteria would be for a master on a foreign vessel to be able to gain the same certificate.

Capt Nicol: A foreign master isn't permitted by the current legislation to get a piloting certificate in Canada. He or she must be a Canadian national or a landed immigrant. If you think about it, ships are going through pilotage water, narrow channels, locks, concrete walls, which are very easy to hit, for five to six days. It really isn't feasible to expect a ship master to do that. We will always need the pilot to navigate the narrow channels and the connecting routes.

The Chairman: I think we're talking more about option here. The option should be made available.

Quand vous dites qu'il faut avoir 41 ans pour devenir pilote, je pense que vous parlez des exigences concernant l'admission à un poste de pilote sur le fleuve Saint-Laurent, c'est-à-dire en amont des écluses de Saint-Lambert.

M. Jordan: Quelqu'un de 21 ans ne le pourrait pas.

M. Langlois: Je dois répondre que non.

Mme Terrana: Il ne le pourrait plus; à son époque c'était différent.

Capt Nicol: J'ai semé la confusion, et j'en suis désolé. Je parlais des zones d'eau libre des Grands Lacs où un officier de marine moyen—il n'y a rien de particulier au fait d'avoir 21 ans—peut faire cela sans aide. C'est ce que j'essayais de faire ressortir.

Le président: Je pense que les choses sont d'autant plus confuses qu'en plus de cela on a aussi parlé de ce qui distingue les navires étrangers des navires canadiens. On nous a présenté des exposés et on a discuté de la possibilité pour des capitaines canadiens d'exercer ces activités comme ils le font après dix voyages en trois ans.

Quant aux navires battant pavillon étranger, et aux capitaines qui pourraient faire le même travail, on ne semble pas s'entendre sur les critères qu'on appliquerait à un capitaine de navire étranger qui voudrait obtenir le même certificat.

Capt Nicol: Un capitaine étranger ne peut pas, en vertu de la loi en vigueur, obtenir un certificat de pilotage au Canada. Il ou elle doit être un ressortissant canadien ou un immigrant reçu. Quand on y pense, les navires, grâce au pilotage, pendant cinq ou six jours, franchissent des eaux, des canaux étroits, des écluses, longent des murs de béton, qu'ils pourraient très facilement heurter. On ne peut pas vraiment s'attendre à ce qu'un capitaine puisse faire cela. On aura toujours besoin d'un pilote pour franchir les canaux étroits et les passages.

Le président: Je pense qu'on envisage cela plutôt ici comme une option. L'option devrait être offerte.

[Texte]

Mr. Jordan: It seems to me we haven't yet come to an agreement about exactly what service is needed by what ships. Until we do that, we'll be disputing forever whether it's too much or just right. Until we can agree on that and apply it to those that use the St. Lawrence Seaway, I really think we're treading water.

Capt Nicol: Canadian ships are in and out of there all the time. They're very familiar with it. When they get into the St. Lawrence they take a pilot—by the St. Lawrence I mean east of Montreal—so the ship master can get a rest. So the fatigue problem doesn't exist so much for them, but if we came all the way through without a pilot, it would just be impossible.

The Chairman: Do they take pilots because they're tired, or to guide them through a river? That's what I'm starting to get a little foggy about, too.

Capt Nicol: There are two things, and that's only one. The other issue is the expertise and local knowledge. The pilots have a lot of expertise and local knowledge, and you have to go through there many times to acquire that.

The Chairman: Yes, we've heard that before, and we've heard Michel Guimond's points on pilotage. I don't think any of us dispute the need for a shipper to have a pilot on board. What I feel is in question is the need for the bureaucracy that decides for the pilot what the pilot shall do. That's where I have some questions.

Mr. Hubbard (Miramichi): Mr. Nicol, you represent 78 companies and 350 shipping lines. How many of these ships are Canadian-registered vessels?

Capt Nicol: I can't give you an answer to that, but the vast majority of the ships that carry our overseas commerce are foreign flag vessels. Canada doesn't have a deep sea fleet, so we rely on international shipping to take our exports and imports and resources to and from Canada.

Mr. Hubbard: What advantages are there to having all these companies? They're Canadian companies, but their ships are registered offshore.

Capt Nicol: They represent companies that are registered offshore.

Mr. Hubbard: How many of the 78 companies that own ships are Canadian?

Capt Nicol: I would say no more than half a dozen.

Mr. Hubbard: But they have their vessels registered in other countries.

Capt Nicol: Most of them, but not all of them.

Mr. Hubbard: Why would they want to register their vessels outside Canada?

Capt Nicol: Many of the owners of these ships are based abroad, and just employ agents here. There are a variety of reasons. The main one is that it's too costly to employ Canadian crews on Canadian-built ships to put under the Canadian flag. It presents a lot of problems, and we just couldn't compete in the international marketplace.

[Traduction]

M. Jordan: Il me semble que nous ne nous sommes pas encore entendus tout à fait sur la question de savoir quels navires ont besoin de tel ou tel service. Tant que nous ne l'aurons pas fait, nous prétendrons interminablement que c'est soit trop, soit suffisant. Tant que nous ne pourrions pas nous entendre là-dessus et viser ceux qui utilisent la voie maritime du Saint-Laurent, je pense vraiment que nous ferons du sur-place.

Capt Nicol: Des navires canadiens y arrivent et en sortent tout le temps. Ils nous connaissent très bien. Quand ils vont sur le Saint-Laurent, ils prennent un pilote—quand je parle du Saint-Laurent je veux dire la région à l'est de Montréal—afin que le capitaine puisse se reposer. Le problème de fatigue ne semble pas trop se poser pour eux, mais si nous parcourions toute la distance sans pilote, je pense que ce serait impossible.

Le président: Recourt-on à des pilotes parce qu'ils sont fatigués, ou si c'est pour qu'ils les guident le long d'un fleuve? C'est ce que je n'arrive pas à voir clairement non plus.

Capt Nicol: Il y a deux choses, et cela n'en est qu'une. L'autre, c'est le savoir-faire et la connaissance des lieux. Les pilotes ont un grand savoir-faire et connaissent bien les lieux, et il faut s'y rendre souvent pour acquérir cette connaissance.

Le président: Oui, j'ai déjà entendu cela, et nous avons entendu ce que Michel Guimond a dit au sujet du pilotage. Je ne pense pas que nous contestions la nécessité pour un expéditeur de prendre un pilote à bord. Ce dont il est question, c'est la nécessité pour la bureaucratie de décider à la place du pilote ce qu'il doit faire. C'est là que je me pose des questions.

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur Nicol, vous représentez 78 sociétés et 350 sociétés d'expédition. Combien de ces navires sont immatriculés au Canada?

Capt Nicol: Je ne peux pas vous répondre, mais la grande majorité des navires qui acheminent nos marchandises à l'étranger sont des navires battant pavillon étranger. Le Canada n'a pas de flotte hauturière, et c'est pourquoi nous faisons appel à la marine internationale pour acheminer nos exportations et nos importations.

M. Hubbard: Quels avantages y a-t-il à avoir toutes ces sociétés. Ce sont des sociétés canadiennes, mais leurs navires sont immatriculés à l'étranger.

Capt Nicol: Ils représentent des sociétés qui sont enregistrées à l'étranger.

M. Hubbard: Combien de ces 78 sociétés possédant des navires sont canadiennes?

Capt Nicol: Je dirais qu'il n'y en a pas plus d'une demi-douzaine.

M. Hubbard: Mais leurs navires sont immatriculés dans d'autres pays.

Capt Nicol: La plupart d'entre eux, mais pas tous.

M. Hubbard: Pourquoi veulent-ils faire immatriculer leurs navires à l'extérieur du Canada?

Capt Nicol: Un bon nombre des propriétaires de ces navires sont établis à l'étranger et n'emploient ici que des agents. Il y a diverses raisons à cela. La principale étant qu'il est trop coûteux d'embaucher des équipages canadiens à bord de navires construits au Canada et battant pavillon canadien. Cela présente énormément de difficultés, et nous ne pourrions pas compétitionner sur le marché international.

[Text]

The Chairman: That's a good discussion for another day, because it gets pretty deep.

• 1630

Mr. Hubbard: A minute ago we heard a reference to the Canadian marine industry. Were you saying, Captain Nicol, there's a very small, almost insignificant Canadian marine industry?

Capt Nicol: I wouldn't be so bold as to say that, but it is small in comparison with the international.

Mr. Hubbard: When we were in Saint John we heard of one company that had something like 17 vessels, and they were all registered in another country. As to the profits from those ships and the companies involved, are they all offshore profits?

The Chairman: This is what I was afraid of, Charlie. Unless it has some direct bearing, we could get really deeply into this—

Mr. Hubbard: I think it's very important to the outcome of what the marine industry in Canada represents. We're talking today about a lot of things that are really not provided for Canadians; they're provided for foreign owners of foreign vessels.

Capt Nicol: Yes, but if we didn't have these foreign ships coming here, what would we do with our imports and exports? We'd have sheds full of them and nowhere to put them. We need to transport these goods.

The Chairman: You need the big boats.

Capt Nicol: We look for the cheapest and most efficient method of transporting them. That's what the shippers want. It's Canadian shippers who want the cheapest form of transportation so they can compete, and that's international shipping.

The Chairman: As far as the advantages of owning a ship go, you might have to take your question to the finance committee.

Mr. Hubbard: Mr. Chairman, the point I'm trying to make is this. We talked about airport policies and we've looked at that. With airports we're talking about not-for-profit corporations, local groups that are going to manage local things and aircraft carriers that are Canadian-owned, but with shipping we're talking about an entirely different type of industry. I think our committee has to reflect that when it makes a report back to the House.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Charles.

Mr. Langlois: On the port administration, be careful. There is a great deal of economic benefit to the operating of a port. The port of Montreal alone accounts for more than 10,000 jobs related to port activity, which is about 90% foreign shipping. The port of Montreal is probably one of the greatest American ports of entry and export through the container trade.

[Translation]

Le président: Nous pourrions avoir une bonne discussion là-dessus un autre jour, parce que c'est une question qui a beaucoup de ramifications.

M. Hubbard: Il y a un instant, on a mentionné le secteur maritime canadien. Disiez-vous, capitaine Nicol, que le secteur maritime canadien est très modeste, presque insignifiant?

Capt Nicol: Je n'oserais certainement pas dire cela, mais il est modeste par comparaison à celui d'autres pays.

M. Hubbard: À Saint John, nous avons entendu parler d'une société qui comptait 17 navires, tous immatriculés à l'étranger. Pour ce qui est des profits de ces navires et des sociétés concernées, s'agit-il dans tous les cas de profits réalisés à l'étranger?

Le président: C'est ce que je crains, Charlie. À moins que cela n'ait un lien direct, nous pourrions vraiment nous enfoncer dans cette...

M. Hubbard: Je pense que c'est très important pour l'avenir de ce que le secteur maritime représente au Canada. Aujourd'hui, nous parlons de beaucoup de choses qui ne sont pas vraiment offertes aux Canadiens; elles sont offertes à des propriétaires étrangers de navires étrangers.

Capt Nicol: Oui, mais si ces navires étrangers ne venaient pas ici, que ferions-nous de nos importations et de nos exportations? Nous aurions des entrepôts remplis et ne saurions qu'en faire. Il nous faut transporter ces marchandises.

Le président: Il nous faut de gros navires.

Capt Nicol: Nous cherchons le moyen de transport le moins cher et le plus efficace. C'est ce que veulent les expéditeurs. Ce sont les expéditeurs canadiens qui veulent trouver le mode de transport le plus économique afin d'assurer leur compétitivité, et la réponse, c'est la marine internationale.

Le président: Pour ce qui est des avantages qu'offre le fait de posséder un navire, vous pourriez peut-être poser la question au Comité des finances.

M. Hubbard: Monsieur le président, ce que j'essaie de dire, c'est ceci: nous avons parlé des politiques concernant les aéroports, et nous les avons examinées. Dans le cas des aéroports, il est question de sociétés sans but lucratif, de groupes locaux qui vont gérer des installations locales, de même que de transporteurs aériens qui sont détenus par des intérêts canadiens, mais dans le cas de la marine marchande nous parlons d'un secteur d'activité différent. Je pense que notre comité doit en tenir compte dans le rapport qu'il présentera à la Chambre.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, Charles.

M. Langlois: Pour ce qui est de l'administration portuaire, soyez prudents. L'exploitation d'un port comporte énormément d'avantages économiques. Le port de Montréal représente à lui seul plus de 10 000 emplois liés aux activités portuaires, soit environ 90 p. 100 du transport maritime étranger. Le port de Montréal est sans doute, en Amérique, l'un des plus grands ports d'entrée et d'exportation par conteneurs.

[Texte]

It's true that the hulls that are floating on the oceans may be registered elsewhere and that the 10 or 15 crew members on these ships may be foreign, but when these ships call into ports like Montreal, they're provisioned, they're repaired, they create activities, they hire stevedores, they pay dues—they pay for all sorts of things. It's of considerable benefit to the Canadian economy.

Back in the 1950s Canada had the second—or third—largest shipping fleet, and for all sorts of good reasons we decided to do away with that. The Shipping Federation and others have said Canada should have a national shipping policy, which we don't have on that issue. But still the foreign flag ships are very important contributors to the Canadian economy.

Mr. Murray is here from Fednav, which, as a Canadian company, is a very important contributor to the Canadian economy.

The Chairman: Colleagues, we're beyond the end of this time period. We'll have one more short question from Joe and one short question from Mr. Gouk.

Mr. Fontana: You raised two issues with regard to the United States. I agree totally with you; they've been getting a sweetheart deal since 1952. We're going there next week and we're going to ask them. We're getting out of subsidies and yet they want to subsidize their whole marine sector. I'm not going to subsidize American shipping any more; it just doesn't seem right for a national treasure on both sides of the border. So we'll be taking up that battle.

I would imagine within the Shipping Federation you have American companies. From your vantage point, do you feel the Americans are prepared and willing to look at a new arrangement, not only with respect to the structure of the binational thing we're looking at, but in terms of sharing the benefits vis-à-vis sharing the costs?

Capt Nicol: I really have no idea what the Americans think about this, but it certainly seems obvious to me that they should be a partner in this enterprise and should be picking up their share of the costs. They're getting a lot of the benefits, so they should pick up their share of the costs. That's how I feel about that.

Mr. Fontana: With respect to certificate B, which you've indicated is problematic based on their environmental past, we'll obviously have to take that into account.

Capt Nicol: Exactly.

Mr. Fontana: Can I just ask one more thing of you? I'll read your report with respect to the ship sizes and everything else that's important, but obviously your association does business around the world. I think I've asked this before, I think our committee has asked this before, and Mr. Jordan said it right: the idea of this new marine policy is to reduce the total costs in the system, not to increase them, if we're going to be competitive. We have to look at every aspect of the marine policy of this country to see how best we can make it as affordable and as efficient as possible so we can be as competitive as anybody else or we're going to lose it.

[Traduction]

Il est vrai que les navires qui sillonnent les océans peuvent être immatriculés ailleurs et que les 10 ou 15 membres d'équipage de ces navires peuvent être étrangers, mais quand ces navires s'amarront dans des ports comme Montréal, ils s'y approvisionnent, on les répare, ils créent toutes sortes d'activités, ils embauchent des débardeurs, ils versent des droits—ils paient pour toutes sortes de choses. C'est un très grand avantage pour l'économie canadienne.

Dans les années cinquante, le Canada possédait la deuxième—ou la troisième—flotte maritime en importance, et pour toutes sortes de bonnes raisons nous avons décidé de nous en défaire. La Fédération maritime du Canada et d'autres estiment que le Canada devrait avoir une politique maritime nationale, ce que nous n'avons pas. Néanmoins, les navires battant pavillon étranger demeurent d'importants agents de l'économie canadienne.

M. Murray représente Fednav, qui, à titre de société canadienne, contribue de façon très importante aussi à l'économie canadienne.

Le président: Mesdames et messieurs, nous avons écouté le temps qui nous était accordé. J'autorise une autre brève question de Joe et une autre brève question de M. Gouk.

M. Fontana: Vous avez soulevé deux questions au sujet des États-Unis. Je suis tout à fait d'accord avec vous: ils obtiennent un traitement de faveur depuis 1952. Nous y allons la semaine prochaine, et nous allons leur poser la question. Nous sommes en train de renoncer aux subventions, et pourtant ils veulent subventionner tout leur secteur maritime. Je ne vais plus subventionner le secteur maritime américain; cela ne semble tout simplement pas acceptable pour le Trésor national de part et d'autre de la frontière. Nous allons donc mener cette bataille.

Je suppose que dans la Fédération maritime vous avez des sociétés américaines. À votre avis, les États-Unis sont-ils disposés à envisager une nouvelle entente, non seulement en ce qui a trait à la structure de cette chose bien nationale que nous examinons, mais aussi en ce qui a trait au partage des avantages et au partage des coûts?

Capt Nicol: Je ne sais pas du tout ce qu'en pensent les États-Unis, mais il me semble évident qu'ils devraient participer à cette entreprise et assumer leur part des coûts. Ils en tirent beaucoup d'avantages, et ils devraient donc aussi assumer leur part des coûts. C'est ce que j'en pense.

M. Fontana: Pour ce qui est du certificat B, qui à votre avis pose un problème, compte tenu de leur passé en matière d'environnement, nous devons bien sûr en tenir compte.

Capt Nicol: Exactement.

M. Fontana: Puis-je vous poser une autre question? Je vais lire votre rapport au sujet de la taille des navires et de tout autre aspect important, mais votre association ne fait manifestement pas des affaires partout dans le monde. Je pense avoir déjà posé cette question, je pense que le comité l'a déjà posée, et M. Jordan l'a bien dit: le but de cette nouvelle politique maritime est de réduire le total des coûts pour le système, et non pas de les accroître, si nous voulons être concurrentiels. Nous devons examiner chacun des aspects de la politique maritime du pays pour voir comment nous pouvons en améliorer la rentabilité et l'efficacité afin d'être aussi concurrentiels que quiconque, sinon nous allons devoir y renoncer.

[Text]

[Translation]

• 1635

Therefore, any numbers you have as to how we compare in all aspects of the marine sector with other countries would be most beneficial to us so that we in fact can see where we need to do better and how it is we can organize ourselves to reduce costs, to reduce the unit costs so that our clients, our producers, those who in fact produce the goods we want to export... we're an exporting country, we have to be, and therefore we need a transportation system that's affordable or our clients are going to buy elsewhere. Transportation is getting to be too much of the cost of the product.

So if you have any information as to how we compare with other countries in our ports, that's something this committee would like to see.

Capt Nicol: We'll endeavour to find out what we can in this respect.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): My colleague from the Bloc expressed some disappointment that I haven't been mentioning ice-breaking lately. I very much hate to see him disappointed, so I did want to clear up one thing in your brief with regard to ice-breaking.

We have talked to a number of shipowners who are concerned that they have made an extra expenditure to buy ships that are ice-strengthened to operate in the type of waters and winter Canada has, yet they in fact are subsidizing the ships that possibly shouldn't even be operating in these waters, or certainly that need a great deal of assistance from the coast guard.

We're not trying to say that every time an ice-breaker goes out somebody has to pay for it. I recognize there's flood control along the St. Lawrence; I recognize that there are unique situations. But is the concept of some cost-recovery feasible, perhaps on a scheduled basis, being a higher fee to ships that require this service as opposed to the higher classed ice-strengthened ships that can do a lot on their own? We're not talking about Montreal, we're talking about ice-breaking services to ports, period.

Mr. Murray: That's exactly what happens in the Baltic Sea in winter, when there's ice in the Baltic Sea. There are ice-breaking services provided and there is a graduated scale. So the ships that are highly ice-strengthened pay much less than the ships that are not.

Mr. Gouk: So cost recovery is feasible and a staggered schedule would be a good way to look at that.

Mr. Murray: Yes.

Mr. Gouk: Thank you.

Capt Nicol: Cost recovery is feasible provided you can establish who the actual beneficiary is. These has to be a sharing of cost there.

Our industry is not against some kind of cost recovery in areas where this can be established. I think you'll note in our full brief—not in my remarks—that we do touch upon the benefits that should accrue to shipowners who build

C'est pourquoi, toute donnée que vous avez sur la façon dont notre secteur maritime se compare à tous égards à celui d'autres pays nous serait très utile pour voir ce que nous devons améliorer et comment nous pouvons nous organiser pour réduire nos coûts, réduire les coûts unitaires pour que nos clients, nos producteurs, ceux qui en fait produisent les biens que nous voulons exporter... Nous sommes un pays exportateur, nous devons l'être, et nous avons donc besoin d'un système de transport abordable, sinon nos clients vont s'adresser ailleurs. Le transport représentera une trop grande part du coût du produit.

Si donc vous avez des renseignements sur la façon dont nos ports se situent par rapport à ceux d'autres pays, le comité aimerait en être informé.

Capt Nicol: Je vais tenter de voir ce que nous pouvons trouver à ce sujet.

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke): Mon collègue du Bloc s'est dit déçu que je n'aie pas parlé de déglacage récemment. Comme il m'est très pénible de le savoir déçu, je tiens à revenir sur une chose que vous dites dans votre mémoire au sujet du déglacage.

Nous avons parlé de différents armateurs qui sont ennuyés par le fait qu'ayant engagé des dépenses supplémentaires pour acquérir des navires à haute performance—c'est-à-dire renforcés contre les glaces—pouvant naviguer dans les eaux canadiennes en hiver ils se trouvent en fait à subventionner les navires qui peut-être ne devraient même pas naviguer dans ces eaux, ou qui tout au moins ont besoin de beaucoup d'aide de la Garde côtière pour y parvenir.

Nous ne disons pas que chaque fois qu'un brise-glace sort quelqu'un doit payer pour. Je reconnais qu'il faut prévenir les inondations le long du Saint-Laurent; je reconnais qu'il y a des cas particuliers. Mais est-ce qu'il est possible d'envisager un recouvrement des coûts, peut-être de façon graduelle, des droits supérieurs étant perçus pour les navires qui ont besoin de ce service par opposition aux navires à haut rendement qui peuvent dans la majorité des cas s'en tirer seuls? Nous ne parlons pas de Montréal; nous parlons des services de déglacage fournis aux ports, point.

M. Murray: C'est exactement ce qui se passe dans la mer Baltique en hiver, quand celle-ci est recouverte de glace. On fournit des services de déglacage, et il y a une grille de tarification graduée. Ainsi les navires à haut rendement paient beaucoup moins que les autres.

M. Gouk: Le recouvrement des coûts est donc faisable, et une grille tarifaire graduée serait un bon moyen d'y arriver.

M. Murray: Oui.

M. Gouk: Merci.

Capt Nicol: Le recouvrement des coûts est possible dans la mesure où l'on peut établir qui en bénéficie vraiment. Il doit y avoir un partage des coûts.

Notre secteur ne s'oppose pas à une certaine formule de recouvrement des coûts dans les domaines où c'est possible d'y recourir. Je pense que vous constaterez dans notre mémoire—et non pas dans mes notes d'allocation—que nous traitons des

[Texte]

technologically advanced ships or ice-strengthened ships. There should be some benefits in the cost-recovery process that accrue to these owners who spend the extra buck to make it a lot easier, where they don't have to rely on some of the antiquated aids we have nowadays.

The Chairman: Captain Nicol, thank you very much for the presentation you made to us today. We appreciate the time you've taken to present it and answer our questions.

Thank you all.

Capt Nicol: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Colleagues, we welcome to the table from Fednav, Mr. Pathy, the president.

Mr. Pathy, welcome back to the committee.

Mr. Laurence G. Pathy (President, Fednav Limited): Thank you.

The Chairman: If you could introduce those you've brought with you.

Mr. Pathy: Yes. I'll introduce Ann Latimer, my colleague from Fednav, and Jim Murray, whom you already know.

The Chairman: Thank you very much. If you could present your brief, then we can get to some questions. We're trying to stay within the 15 minutes for presentations so we have time for questions, sir.

Mr. Pathy: I'll do my best.

The Chairman: We're all behind you. I have a sharp whip.

• 1640

Mr. Pathy: To introduce Fednav in the first instance, Fednav Limited is a Canadian shipping company headquartered in Montreal, Quebec. Through its international subsidiary Fednav International, also headquartered in Montreal, it conducts a worldwide freight operation with a fleet of up to 75 owned and chartered ships under our control. Its main focus of operation is in trade in and out of the Great Lakes and the St. Lawrence River. Cargoes originate from or are destined to Europe, Africa, South America, Asia, and Australia.

In 1994 Fednav carried over 40% of the international cargoes moving through the St. Lawrence Seaway system, including nearly 3 million tonnes of iron and steel to Canadian and American customers and nearly 2.5 million tonnes of grain out of the lakes, primarily to European and North African destinations. Fednav paid, in total, over \$13 million in seaway tolls and nearly \$8 million in pilotage fees. Our company is thus vitally concerned and affected by the changes to transport policy currently being contemplated by this government.

[Traduction]

bénéfices qui devraient revenir aux armateurs qui construisent des navires à haut rendement ou des navires de technologie avancée. Le recouvrement des coûts devrait bénéficier dans une certaine mesure à ces armateurs qui ont engagé des dépenses supplémentaires pour grandement simplifier les choses, au point qu'ils n'ont pas à dépendre de certaines aides à la navigation assez vétustes que nous avons maintenant.

Le président: Capitaine Nicol, merci beaucoup de nous avoir présenté cet exposé aujourd'hui. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de comparaître et de répondre à nos questions.

Merci à tous.

Capt Nicol: Merci, monsieur le président.

Le président: Mesdames et messieurs, nous accueillons maintenant M. Pathy, président de Fednav.

Monsieur Pathy, bienvenue à nouveau au comité.

M. Laurence G. Pathy (président, Fednav Limited): Merci.

Le président: Si vous voulez bien présenter ceux qui vous accompagnent.

M. Pathy: Je vous présente Ann Latimer, ma collègue de Fednav, et Jim Murray, que vous connaissez déjà.

Le président: Merci beaucoup. Si vous voulez présenter votre exposé, nous vous poserons ensuite des questions. Nous essayons de nous en tenir à des exposés de 15 minutes pour avoir le temps de vous poser des questions.

M. Pathy: Je ferai de mon mieux.

Le président: Nous sommes tous derrière vous. Je suis impitoyable.

M. Pathy: D'abord, je vous présente Fednav. Fednav Limited est une société de transport maritime canadienne qui a son siège social à Montréal, au Québec. Par sa filiale internationale, Fednav International, qui a aussi son siège social à Montréal, elle mène des activités internationales de transport de fret avec une flotte d'au plus 75 navires nolisés ou détenus en toute propriété et qui sont sous notre contrôle. L'objectif premier est l'acheminement vers les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent ou à partir de ceux-ci. Les marchandises proviennent d'Europe, d'Afrique, d'Amérique du Sud, d'Asie et d'Australie ou y sont destinées.

En 1994, Fednav a transporté plus de 40 p.100 des marchandises internationales passant par la voie maritime du Saint-Laurent, dont près de 3 millions de tonnes de fer et d'acier pour les consommateurs canadiens et américains et près de 2,5 millions de tonnes de grain ont été acheminées à partir des lacs, surtout vers des destinations européennes et nord-africaines. Fednav a payé au total plus de 13 millions de dollars en droits de péage de la voie maritime et près de 8 millions de dollars en frais de pilotage. Notre société est donc très concernée et touchée par les changements que le gouvernement envisage d'apporter à la politique des transports.

[Text]

Fednav is in general agreement with the position taken by the Shipping Federation of Canada, of which it is a member, on pilotage, coast guard, and the ports system. This brief, therefore, will concentrate on the future of the St. Lawrence Seaway.

The long-term economic viability of the St. Lawrence Seaway and therefore the Great Lakes system is in jeopardy. The seaway now operates at half capacity and despite the current recovery-driven upswing in the economy, nothing stands in the way of a continuing decline. Almost no new ships are being built for the system. Industries dependent on the seaway for the supply of their raw material are not expanding. If the crisis is not addressed, and indeed it is a crisis, there is a real risk that over the next 10 to 15 years the St. Lawrence Seaway could go the way of the Lachine Canal or, perhaps more relevant here, the Rideau Canal, becoming a picturesque waterway of little commercial value.

Would that matter, and if so, to whom? The answer is an emphatic yes. The St. Lawrence Seaway matters not just because it provides a livelihood to companies such as ours; it matters because it is a critical lifeline to central Canada and the U.S. midwest and to the essential industries that employ many thousands of Canadians. These industries create \$2 billion to \$4 billion of economic activity in Canada alone. As one of Canada's major industrial corporations said to this committee, simply put, Stelco needs the seaway system to survive.

It must surely be a given, therefore, that both Canada and the United States view the good health of the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway as being in their national interests and that the political will must therefore exist to keep it alive and healthy. What is needed is a careful, considered revitalization plan and a clear unambiguous commitment by both government and industry to carry this plan through. With this in mind and keeping well in mind at the same time the Canadian government's stated policy of cost reduction and commercialization, we make the following recommendations.

Recommendation 1, cut costs. The St. Lawrence Seaway Authority has suggested to this committee that, by integrating Canadian Coast Guard operational responsibilities and pilotage functions from Montreal to Thunder Bay into the St. Lawrence Seaway Authority, and by rationalizing the sites, facilities, and human resources of the three organizations, significant savings could be achieved. We strongly support this initiative provided these savings offset any additional service costs taken on.

Recommendation 2, create an operationally self-sufficient binational corporation to manage, operate, and market the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. We propose taking the Seaway Authority's recommendation one step further

[Translation]

Fednav est généralement d'accord sur la position prise par la Fédération maritime du Canada, dont elle fait partie, en ce qui a trait au pilotage, à la Garde côtière et au système portuaire. Mon exposé portera donc sur l'avenir de la voie maritime du Saint-Laurent.

La viabilité économique à long terme de la voie maritime du Saint-Laurent, et donc du système des Grands Lacs, est menacée. La voie maritime fonctionne maintenant à la moitié de sa capacité, et, malgré l'actuel mouvement de reprise économique, rien n'est en place pour contrer la poursuite du déclin. On ne construit presque plus aucun navire pour le système. Des secteurs d'activité qui dépendent de la voie maritime pour leur approvisionnement en matières premières ne connaissent aucune expansion. Si on n'essaie pas de mettre fin à cette crise, et c'est bel et bien une crise, on risque fort dans les 10 à 15 prochaines années, de voir la voie maritime du Saint-Laurent connaître le même sort que le canal Lachine ou, celui que vous connaissez peut-être mieux ici, le canal Rideau, c'est-à-dire devenir une pittoresque voie maritime sans grande valeur commerciale.

Cela aurait-il des conséquences, et, le cas échéant, pour qui? La réponse est un oui retentissant. La voie maritime du Saint-Laurent compte non seulement parce qu'elle assure la viabilité d'entreprises comme la nôtre, mais aussi parce qu'elle est une artère essentielle pour le Canada central et pour le Midwest américain ainsi que pour des secteurs essentiels qui font travailler des milliers de Canadiens. Ces industries génèrent au Canada seulement une activité économique représentant de deux à quatre milliards de dollars. Comme l'a dit ici l'une des grandes sociétés industrielles du Canada, pour dire les choses simplement, Stelco a besoin de la voie maritime pour survivre.

Il faut donc bien que le Canada et les États-Unis considèrent que la bonne santé des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent est dans leur intérêt national respectif et qu'ils aient le courage politique de préserver cette vitalité et cette bonne santé. Ce qu'il faut, c'est un plan de revitalisation bien pensé et un engagement clair et non équivoque du gouvernement et de l'industrie à mener ce plan à terme. Conscients de cela ainsi que de la politique de réduction des coûts et de commercialisation qu'a énoncée le gouvernement du Canada, nous faisons les recommandations suivantes.

Première recommandation, réduire les coûts. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a dit au comité qu'on pouvait réaliser d'importantes économies en intégrant dans l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent les responsabilités opérationnelles et les fonctions de pilotage de la Garde côtière canadienne de Montréal à Thunder Bay, et en rationalisant les sites, les installations et les ressources humaines des trois organisations. Nous appuyons fortement cette initiative dans la mesure où ces économies compensent tout coût de service additionnel.

Deuxième recommandation, créer une société binationale opérationnellement autonome qui gère, exploite et commercialise le système de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Nous proposons d'aller au-delà de la

[Texte]

through the formation of a new binational, not-for-profit, tax-free corporation. This entity would lease the seaway from the Canadian and U.S. governments for a nominal sum per annum. It would be responsible for the day-to-day operation, marketing, and ongoing routine maintenance of the system.

The corporation would be owned jointly by a representative industry group, the Canadian government, and the U.S. government. Its purpose would be to operate the seaway system and to generate sufficient funds from tolls and other sources to meet the costs—administration, operation, and ongoing day-to-day repair and maintenance. The agency would not be charged a large corporation tax, nor should it be responsible for funding tunnels and bridges. No dividends or other payments would be made by the corporation. Any excess funds from operations would be retained in the corporation for future non-capital funding requirements, including the eventual reduction of tolls.

Third, divide the costs of major infrastructure improvements and major maintenance between Canada and the United States, in accordance with each country's use of the system. Over the last 12 years U.S. cargoes have on average accounted for over half the tonnage through the seaway, and about 60% of total tolls paid. At present this charge is largely passed on to the American market, and to that extent U.S. shippers and receivers already contribute heavily to seaway operation costs.

On the other hand infrastructure investment, by which we mean replacements and major improvements that increase the capacity of the system or extend the estimated lives of existing facilities, has predominantly been supported by the Canadian taxpayer. There is no reason why these costs should not be shared between Canada and the U.S., based on each country's use of the system. This would substantially reduce the Canadian burden.

Negotiating with the U.S. to achieve this must be given high priority, since the seaway has limited capital reserves left to meet its infrastructure costs, since critical work is now being put off, jeopardizing the seaway system's reliability, and since these costs cannot be passed on to users without killing all hopes of the seaway maintaining or enhancing its competitive stance.

Four, recover the Canadian share of infrastructure costs from all Canadian beneficiaries of the seaway. As pointed out elsewhere, a broad segment of eastern and central Canada benefit to the extent of billions of dollars from a viable St. Lawrence Seaway system.

It is our recommendation that the portion of infrastructure costs validly ascribable to Canada—in other words, somewhere between 40% and 50%—be charged to all of those who benefit. Given the economic activity generated by the system, the

[Traduction]

recommandation de l'Administration de la voie maritime et de former une nouvelle société binationale, sans but lucratif et exempté d'impôt. Cette entité louerait la voie maritime des gouvernements canadien et américain pour un loyer annuel nominal. Elle assurerait l'exploitation au jour le jour, la commercialisation et l'entretien normal continu du système.

La société serait possédée conjointement par un groupe représentatif du secteur, le gouvernement canadien et le gouvernement américain. Son but serait d'exploiter le système de la voie maritime et de tirer suffisamment de recettes des droits de péage et d'autres sources pour couvrir les coûts d'administration, d'exploitation, de réparation et de maintenance qu'il faut assurer de façon quotidienne et continue. L'organisme ne paierait pas de lourds impôts sur les sociétés et ne serait pas responsable du financement des tunnels et des ponts. La société ne verserait pas de dividendes ni d'autres bénéfices. Elle conserverait tous les excédents d'exploitation pour couvrir les besoins futurs autres que les immobilisations, notamment une éventuelle réduction des péages.

• 1645

Troisièmement, diviser le coût des grandes améliorations des infrastructures et des travaux d'entretien entre le Canada et les États-Unis en fonction du pourcentage d'utilisation du réseau, de la voie maritime, par chacun des pays. Depuis 12 ans, les navires américains ont représenté en moyenne la moitié du tonnage transitant par la voie maritime alors qu'ils payaient environ 60 p. 100 du total des péages. Ce coût est actuellement assumé majoritairement par le marché américain, et les expéditeurs et destinataires américains contribuent donc déjà de façon importante au financement de la voie maritime.

En revanche, les investissements au niveau des infrastructures, c'est-à-dire les travaux de remplacement ou les grandes améliorations permettant d'accroître la capacité du réseau ou de prolonger l'existence des installations existantes, ont été essentiellement financés par les contribuables canadiens. Il n'y a pas de raison que ces coûts ne soient pas partagés avec les États-Unis proportionnellement à leur utilisation du réseau. Le fardeau canadien serait ainsi considérablement allégé.

Il faut donner la priorité absolue à cette négociation avec les États-Unis, car la voie maritime ne dispose que de réserves limitées pour couvrir ses frais d'infrastructure, et l'on reporte actuellement des travaux vitaux, ce qui met en danger la fiabilité du réseau, et il n'est pas possible de répercuter directement ces frais sur les utilisateurs sans mettre définitivement un terme à la compétitivité de la voie maritime.

Quatrièmement, récupérer auprès des Canadiens qui profitent de la voie maritime leur juste part des frais d'infrastructure. Comme nous le disons ailleurs, la viabilité de la voie maritime du Saint-Laurent permet à une bonne partie de l'Est et du centre du Canada de faire des milliards de dollars d'économies.

Nous recommandons que la part des frais d'infrastructure qu'il serait justifié de faire assumer par le Canada—autrement dit de 40 à 50 p. 100—soit répartie entre tous ceux qui en bénéficient. Étant donné l'activité économique qu'engendre ce

[Text]

annualized amount for which Canada would be responsible in infrastructure maintenance would be less than 1% of the benefit conferred. A broad-based levy that would charge shipowners, shippers, receivers, harbours, and port cities for these costs would be an equitable way of ensuring Canada's contribution to the long-term viability of the system.

So far we have concentrated our brief on cost-reduction and cost-aversion measures, but this deals with only half the problem—indeed, the easier and more manageable element of the problem. The more difficult issue is how revenues can be maintained and increased to cover these costs, which albeit reduced, are likely with no other action to be spread over an ever-decreasing tonnage base.

Tonnages through the seaway system have been consistently declining over the last 15 years, from a high of 74 million cargo tonnes in 1979 to a low of 41 million tonnes in 1993. Tonnage and revenues have increased to 48 million tonnes in 1994, and are likely to maintain that level in 1995.

Once the present economic upturn expends itself, however, there is no reason to believe the seaway traffic can go anywhere but back to where it was in 1993. Indeed, this may be an optimistic scenario. The cargo base is eroding and the number of ships available to carry cargo into and out of the seaway is reducing. There is no magic solution to all of this, but we think three major steps could initiate the turnaround that is needed.

The first step is implied by the recommendations above. The seaway should not be expected to fund major maintenance and capital programs through cash provided by operating activities. Savings achieved on operating revenues should be allowed to accumulate so as to provide the necessary cash for a stable toll structure and more flexible incentive programs targeted at both increasing traffic and encouraging investment and fleet renewal and replacement.

The need for further ocean-going fleet replacement is critical. As to the domestic laker fleet, a fleet that also requires renewal, we recommend that the 25% duty presently imposed on foreign-built ships imported for Canadian coastal trade be dropped. The removal of this duty, originally imposed to protect the shipbuilding industry, an industry that despite this protection has not built a commercial vessel for the Great Lakes in 10 years, should act as a powerful incentive for the renewal of the domestic fleet, which is in as much danger of rapid extinction as the foreign fleet.

A second critical step towards revenue generation is long-term stability. The perception must be there, both in the domestic and the international marketplaces, that the governments of Canada and the United States view the seaway as an important national asset in much the same way that the Suez Canal and the Panama Canal are viewed as strategic national assets by Egypt and by the United States and Panama respectively.

[Translation]

réseau, le montant annualisé des frais d'infrastructure dont le Canada serait responsable représenterait moins d'un p. 100 des avantages fournis. En répartissant d'une manière très large ces frais au niveau des armateurs, des expéditeurs, des destinataires, des ports et des villes portuaires, on assurerait équitablement la viabilité à long terme du réseau.

Nous nous sommes jusqu'ici concentrés sur les réductions de coûts et les mesures permettant d'éviter des frais, mais ce n'est que la moitié du problème—en fait, ce n'est que l'aspect le plus facile à gérer de ce problème. Le gros problème, c'est de maintenir et d'accroître les recettes pour pouvoir couvrir ces frais qui, même si on les réduit, seront répartis sur un tonnage de plus en plus faible si on ne prend pas d'autres mesures.

Les tonnages de marchandises transitant par la voie maritime diminuent depuis 15 ans, et sont tombés de 74 millions de tonnes en 1979 à 41 millions de tonnes en 1993. Le tonnage est remonté à 48 millions de tonnes en 1994, et le volume et les recettes devraient se maintenir au même niveau en 1995.

Toutefois, une fois passée la période de prospérité économique actuelle, le trafic sur la voie maritime retombera vraisemblablement à son niveau de 1993, et encore, c'est peut-être optimiste. La quantité de marchandises diminuée, de même que le nombre de navires disponibles pour les transporter sur la voie maritime. Il n'y a pas de solution miracle à tout cela, mais à notre avis trois initiatives importantes pourraient nous permettre d'effectuer le redressement nécessaire.

La première découle des recommandations ci-dessus. Il ne faut pas demander à la voie maritime de financer de grands programmes d'entretien et d'immobilisations à partir des recettes de l'exploitation. Il faudrait accumuler les économies que permettront ces recettes pour disposer des ressources voulues pour stabiliser la structure des péages et mettre en place des programmes incitatifs plus souples à la fois pour accroître le trafic et favoriser les investissements et le renouvellement de la flotte.

Il est essentiel de remplacer la flotte de navires océaniques. Pour ce qui est de la flotte des lacs, qui a aussi besoin d'être renouvelée, nous recommandons la suppression du droit de 25 p. 100 actuellement imposé aux navires construits à l'étranger et importés pour le cabotage au Canada. Si l'on supprimait ce droit, qui avait été à l'origine imposé pour protéger nos chantiers navals, qui malgré cette protection n'ont pas construit un seul navire commercial pour les Grands Lacs depuis 10 ans, on donnerait un sérieux coup de pouce au renouvellement de la flotte canadienne, qui est tout aussi menacée de disparition à court terme que la flotte étrangère.

• 1650

La deuxième étape cruciale pour assurer des recettes, c'est d'avoir une stabilité à long terme. Il faut faire comprendre aussi bien sur le plan intérieur que sur le marché international que les gouvernements du Canada et des États-Unis considèrent que la voie maritime est un actif national tout aussi important que le canal de Suez ou le canal de Panama pour l'Égypte et les États-Unis et Panama respectivement.

[Texte]

Stability is critical in any business venture. If we are to develop growth for the system, its users must be convinced that it will survive on a basis that is economically acceptable to those who use it. Only when this happens will it be possible to plan for the future with confidence and only when this happens is it likely that new vessels suitable for the seaway will be built in any significant numbers.

We proposed earlier that the seaway system should continue to remain at least partially under government ownership and control. It is important that the outside world have confidence in the stability of the system and know that decisions are made in keeping with strategic long-term goals not subject to possible conflicts of objectives among those with vested interests.

A third element for revenue generation is the marketing effort itself. At present there are numerous organizations in Canada and the United States that either represent shipowner or shipper interests in the system or have marketing or sales functions relating to it. Some of these organizations are government sponsored, others industry sponsored, and others a combination of both. It is important that all these entities be pulled together into one single cohesive unit speaking with one voice and we propose that this be the new binational corporation. This organization should, in the first instance, study traffic patterns and above all customer requirements.

The essential question must be what all of us who have a vested interest in the seaway system, whether we be shipowners, shippers, receivers, cities, harbours, or for that matter federal governments, can do to assist the customers in buying and selling their goods through the use of the seaway system. This is a system which must be able, and I quote Glen Stewart of the St. Lawrence Seaway Authority:

to ensure quality service, flexible pricing sensitive to market conditions and, above all, total quality management to better respond to its clients' needs in a strategic, integrated management system.

Once we have the answers to these questions, action must follow words. We must market our product efficiently and aggressively.

To conclude we refer to the Minister of Transport's February 7 address before this committee:

Above all, we must ensure that Canadian shippers have access to affordable and efficient marine transportation services.

We share this goal wholeheartedly and our recommendations are made to that end.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Pathy, for your presentation to the committee.

Colleagues, do you have questions? Mr. Guimond.

M. Guimond: Merci, monsieur Pathy, pour votre présentation. Je me réfère à votre recommandation numéro 2 de la page 4, où vous parlez d'un organisme binational pour gérer le système. Vous dites, et je vous cite:

Its purpose would be to operate the Seaway System and to generate sufficient funds from tolls and other sources to meet the costs.

[Traduction]

La stabilité est vitale pour toute entreprise commerciale. Si nous voulons assurer la croissance du système, il faut que les utilisateurs aient la certitude qu'il continuera à fonctionner dans des conditions économiquement acceptables. C'est seulement dans ces conditions que l'on pourra aborder l'avenir avec confiance, et c'est alors seulement qu'on assistera à la construction d'un nombre suffisant de navires adaptés à la voie maritime.

Nous avons déjà proposé que la voie maritime demeure au moins en partie sous contrôle gouvernemental. Il est important que le monde extérieur ait confiance dans la stabilité du système et sache que les décisions sont prises en fonction d'objectifs stratégiques à long terme et ne sont pas susceptibles de fluctuer au gré de conflits d'objectifs des divers intervenants.

Le troisième volet du chapitre des recettes est l'effort de commercialisation. De nombreuses organisations au Canada et aux États-Unis représentent actuellement les armateurs ou les expéditeurs ou ont des fonctions de marketing ou de vente liées au réseau. Certaines de ces organisations relèvent du gouvernement, d'autres du secteur privé, d'autres encore ont un caractère mixte. Il importe de regrouper ces entités en un groupe cohérent et unanime, et nous proposons que ce soit la nouvelle société binationale. Cette organisation devrait en premier lieu examiner les paramètres du trafic, et surtout les besoins de la clientèle.

La question fondamentale doit être ce que tous ceux d'entre nous qui sont directement concernés par la voie maritime, qu'il s'agisse d'armateurs, d'expéditeurs, de destinataires, de villes, de ports, ou même d'ailleurs du gouvernement fédéral, peuvent faire pour aider la clientèle à se servir de la voie maritime pour acheter ou vendre des produits. Cette entité doit pouvoir, et je cite Glen Stewart, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:

assurer un service de qualité, faire évoluer les prix en fonction de la conjoncture et, surtout, assurer un service de qualité totale pour mieux répondre aux besoins de la clientèle dans le cadre d'un régime de gestion stratégique et intégrée.

Lorsque nous aurons les réponses à ces questions, il faudra passer à l'action. Il faudra commercialiser notre produit de manière efficace et dynamique.

En conclusion, comme le disait le ministre des Transports lors de son discours à votre comité le 7 février:

Par-dessus tout, nous devons veiller à ce que les expéditeurs canadiens aient accès à des services de transport maritime abordables et efficaces.

Nous sommes entièrement d'accord, et c'est dans cette optique que nous formulons nos recommandations.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Pathy, de cet exposé.

Mes collègues ont-ils des questions? Monsieur Guimond.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Pathy, for your presentation. I will refer to your recommendation number 2 on page 4, where you mention a binational corporation to manage the system. You say, and I quote:

Son but serait d'exploiter le système de la voie maritime et de tirer suffisamment de recettes des droits de péage et d'autres sources pour couvrir les coûts.

[Text]

La semaine prochaine, notre Comité sera à Washington. J'aurai l'occasion de tâter le terrain et d'entendre de la bouche du cheval, des Américains, comment ils vont réagir, mais je ne veux pas être pessimiste.

C'est comme le pessimiste qui disait: On devrait former un club Optimiste, mais cela ne marchera probablement pas. Je veux quand même être réaliste. Vous savez que la question des tarifs, des péages est un irritant pour les Américains.

Est-ce que vous croyez honnêtement, monsieur Pathy, que les Américains vont accepter une formule dont le but sera de *generate sufficient funds from tolls*?

Mr. Pathy: Mr. Guimond, we've had extensive discussions with many people, including the U.S. seaway authorities, over the past year or two. I know the United States would prefer to have a toll-free system, which we don't think under the present circumstances is practical. (NOTE: tape 28 deleted—sr. ed.) However, our impression is that the United States is definitely open and receptive to the concept of sharing in the cost of maintaining the seaway.

• 1655

The United States, after all, benefits even more than Canada from the existence of the seaway. We have major ports in Canada that benefit from the existence of the system, but the United States has more. It has Chicago, Detroit, Cleveland, and major cities with huge populations and very major industries. If the seaway were to deteriorate, and if there were a significant reduction in services, the United States would be hurt worse than Canada. We believe it would be receptive. I may also be an optimist, but certainly that's what it indicates today.

M. Guimond: Vous mentionnez dans la même ligne *other sources to meet the cost*. Pourriez-vous nous donner des exemples d'autres sources?

Mr. Pathy: Mr. Stewart has indicated that certain rental sources generate some income, but the tolls are certainly the major source of income.

M. Guimond: On essaie dans ce comité de rester pas mal en dehors de nos convictions politiques profondes, mais je veux quand même soulever toute la question de la souveraineté du Canada dans ce dossier.

Vous savez que la Voie maritime du Saint-Laurent a été payée majoritairement, parce que les infrastructures sont situées en sol canadien, par les taxes, les deniers et les impôts des contribuables canadiens. Vous savez, parce que vous êtes à Montréal et que vous vous documentez certainement sur l'actualité, que je me préoccupais de ce que le Canada pourrait renoncer à sa souveraineté sur un instrument situé en sol canadien et l'abandonner à une gestion partagée avec les Américains. Je ne suis pas contre les Américains, au contraire. Les chiffres que vous nous avez soumis au niveau de l'importance du trafic américain dans la Voie maritime sont importants, mais il faut les voir dans la position du client. C'est un client qui utilise une infrastructure qui est de chez nous, comme l'homme ou la femme d'affaires de Seattle qui vient faire des affaires à Vancouver utilise l'aéroport de Vancouver, qui est une infrastructure canadienne.

[Translation]

Next week, our committee will go to Washington. I will take the opportunity to hear from the horse's mouth, from the Americans, how they will react; and I would not want to be pessimistic.

It reminds me of the pessimist who said: we should create an Optimist club, but it will probably not work. I still want to be realistic. You know that the issue of tolls is an irritant for the Americans.

Do you honestly believe, Mr. Pathy, that the Americans will accept a formula which will be meant to "generate sufficient funds from tolls"?

M. Pathy: Nous avons eu des discussions très poussées avec bien des gens, notamment les autorités américaines de la voie maritime depuis un an ou deux. Je sais que les États-Unis préféreraient qu'on supprime les péages, mais cela me semble irréaliste dans la conjoncture actuelle. Par contre, nous avons l'impression que les États-Unis sont ouverts et réceptifs à l'idée de partager les coûts d'entretien de la Voie maritime.

Les États-Unis, après tout, tirent un plus grand avantage de la Voie maritime que le Canada. Il y a les ports canadiens qui profitent de cette voie navigable, mais les États-Unis en tirent un plus grand profit. Les grandes villes américaines comme Chicago, Détroit, Cleveland et d'autres ont des populations élevées et beaucoup d'industries importantes. Si la voie maritime se détériorait, et si le nombre de services était réduit de façon considérable, les États-Unis en pâtiraient plus que le Canada. Nous croyons donc qu'ils sont prêts à écouter. Je suis peut-être optimiste, mais c'est tout de moins l'impression que j'ai aujourd'hui.

Mr. Guimond: On the same line, you say that there should be other sources to meet the costs. Can you give us some examples of other sources?

M. Pathy: M. Stewart a indiqué que certains revenus pourraient provenir des coûts de location, mais les péages représentent assurément la principale source de revenu.

Mr. Guimond: We try not to be partisan on this committee, but I still want to talk about Canada's sovereignty in this area.

It is a fact that because it was mostly built on Canadian soil, the St. Lawrence Seaway was mostly paid through Canadian tax dollars. As well, because you are based in Montreal and given the political situation of today, I was wondering whether Canada would not renounce its sovereignty over this waterway which is located in Canada if it co-manage it with the Americans. I have nothing against the Americans, on the contrary. The figures you showed us regarding the volume of American traffic on the Seaway are impressive, but we have to look at them from the client's point of view. The clients are using an infrastructure which is based on Canadian soil; the same applies to a Seattle businessman or woman who does business in Vancouver but has to fly in via the Vancouver airport, which is on Canadian ground.

[Texte]

Ne croyez-vous pas qu'on renonce à la souveraineté du Canada en acceptant la création d'un tel organisme bilatéral?

Mr. Pathy: No, I don't believe so. I think Canada clearly paid for most of the seaway system, and owns the land through which most of the locks and most of the seaway system passes.

I think by asking the United States to contribute to the cost of the operation of the seaway, we do not in any way jeopardize our sovereignty any more than if, let's say, in the Canadian arctic, an American vessel were to get through the Northwest Passage and the Canadian Coast Guard were to support it and be paid for its services. We would not be jeopardizing our sovereignty in that way either.

M. Guimond: Monsieur Pathy, vous êtes un utilisateur important de la Voie maritime et vous avez sûrement lu le dernier budget fédéral de M. Martin, qui nous disait qu'on devait envisager la commercialisation des activités de la Garde côtière. Si le gouvernement adoptait une approche de recouvrement des coûts pour tous les coûts et que nous n'étions pas capables de nous entendre avec les Américains, étant donné la rentabilité actuelle de l'industrie maritime au Canada—vous ne faites pas des centaines et des centaines de millions de dollars de profits depuis les dernières années—, votre compagnie, Fednav, serait-elle en mesure d'accepter de payer davantage pour ces services?

Mr. Pathy: I think we recognize the reality of the world in which we live at this time. At the same time, there is certainly a limit to what we, as a commercial enterprise, can bear in the way of increased costs. As a deep-sea shipowner, there are alternative trades where we can take our ships, and we would not like to do that. We have dedicated our business and our fleet primarily to the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes trade for the last 30 years.

• 1700

There is a limited amount of cost recovery we could stand, but it's not very much. I think someone mentioned earlier it's very difficult to quantify in as general a conversation as this. With regard to Coast Guard cost recovery, if the industry were asked—and you asked Mr. Nicol before—to bear \$280 million, \$200 million, or \$150 million of that cost, I'd have to say we could not stand that. We'd have to look elsewhere for our business.

Mr. Gouk: There are just a couple of areas I'd like to clear up. You suggested that all the revenues now could be used for non-capital, ongoing maintenance and operation, and no money collected at all should be used for capital projects. Is that correct?

Mr. Pathy: I'm suggesting that the money collected from toll revenues should be used, assuming there is an excess, to reduce tolls and help increase traffic. I'm suggesting that 50% to 60% of the capital required for major maintenance should be raised from the United States, because it is benefiting to the extent of 50% to 60% from the use of the system. The remainder should be collected from all the beneficiaries of the system, which would include shipowners, shippers and receivers,

[Traduction]

Don't you think we are relinquishing Canada's sovereignty by creating a bilateral organization?

M. Pathy: Non, je ne crois pas. D'après moi, le Canada a évidemment payé le plus pour construire la Voie maritime, et les terres ainsi que la plupart des écluses et la plus grande partie de la Voie maritime lui appartiennent.

En demandant aux États-Unis de contribuer financièrement à la gestion de la Voie maritime, notre souveraineté, n'est pas plus menacée que si, disons, dans l'Arctique canadien un navire américain empruntant le passage du nord-ouest se faisait escorter par la Garde côtière canadienne et paierait pour ces services. Donc, en l'occurrence notre souveraineté ne se trouverait pas davantage en péril.

Mr. Guimond: Mr. Pathy, you are a frequent user of the Seaway and you have probably read the budget tabled by Mr. Martin, who said that the Canadian Coast Guard might be privatized. If the government adopted a cost recovery approach for every cost involved, and if we could not reach an agreement with the Americans, and given the cost effectiveness of the shipping industry in Canada today—you have not been earning hundreds and hundreds of millions of dollars these last few years—could your company, Fednav, afford to pay more for these services?

M. Pathy: Je dirais que nous rendons compte que le monde a changé. Par contre, il y a tout de même une limite à l'accroissement des frais, en tant qu'entreprise commerciale, que nous pouvons assumer. En tant que propriétaire de navires de haute mer, nous pouvons diriger nos navires vers d'autres destinations, mais nous ne souhaiterions pas le faire. Depuis trente ans, notre activité et notre flotte sont essentiellement axés sur la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Nous pourrions supporter un certain niveau de récupération des coûts, mais pas beaucoup. Quelqu'un a dit tout à l'heure que c'était très difficile de le quantifier dans une discussion générale comme celle-ci. En ce qui concerne la récupération des coûts de la Garde côtière, si l'on nous demandait—et vous avez déjà posé la question à M. Nicol—d'assumer un montant de 280 millions, de 200 ou de 150 millions, je vous dirais que nous ne le pouvons pas. Nous serions obligés de nous tourner vers d'autres marchés.

M. Gouk: J'aimerais préciser une ou deux choses. Vous dites qu'on pourrait utiliser toutes les recettes pour des activités d'entretien et de fonctionnement, mais en aucun cas pour des immobilisations. C'est bien cela?

M. Pathy: Ce que je dis, c'est que les recettes des péages devraient servir, dans la mesure où il y aurait un excédent, à réduire les péages et par conséquent à faire augmenter le trafic. Selon moi, 50 à 60 p. 100 des capitaux nécessaires pour les grands travaux d'entretien devraient venir des États-Unis puisqu'ils profitent à 50 ou à 60 p. 100 de ce réseau. Le reste devrait être prélevé auprès des bénéficiaires du réseau, c'est-à-dire les armateurs, les expéditeurs et les réceptionnaires mais

[Text]

but would also include other parties that benefit from the infrastructure the seaway provides.

Mr. Gouk: When you talk about not being able to accept a tremendous increase in costs or fees you would pay, what about doing it in a different way? We heard a submission just recently suggesting that some costs could be reduced for operation if shipowners would invest in certain types of new equipment. It might make redundant much of the navigation service we now provide and have to maintain and operate, and provide some other types of efficiencies like that. Would you as a shipowner, or a representative of shipowners, be prepared to look at upgrading your ships to reduce our costs?

Mr. Pathy: Yes, definitely so.

Mr. Gouk: Do you see any real conflict with the United States operating part of that system, as my colleague mentioned?

Mr. Pathy: No, I don't see any problem with that as long as it's closely coordinated.

Mr. Fontana: Page 2 of your brief really paints a bleak picture, unless some government policies don't change, because you use some words like "real risk". It's a crisis situation because you're working at 50% capacity, and beyond those clients you now serve in a recovery mode there may not be any more. We're also not building any ships that can use the Great Lakes because of the government's 25% duty surcharge on foreign-built ships.

You suggested a number of things we can do in your recommendations in terms of getting the fundamentals right, such as tinkering with tolls, getting the Americans to pay their fair share, and even getting Paul Martin to look at reducing the 25% duty on foreign ships.

You're absolutely right that the Stelcos of Canada and others that use this infrastructure would be paralysed if it wasn't there. What confidence do you have that we will still be in the business? We might have the greatest system in the world, uncompetitive as it might be, but there are other countries in the world that sell exactly the same things as we do and there are buyers that are going to the lowest price and couldn't care less whether it's Canada any more. They'll buy it from Chile, Brazil, Argentina—anywhere they can get it.

• 1705

You're in the business, so you tell me. You said in ten or fifteen years this seaway may be the world's longest skating rink and that's about all it might be able to do.

Mr. Pathy: I prefaced my remarks with that, and I meant it sincerely. I think there is a very serious problem of crisis proportions.

Personally and corporately we have confidence in the future of this system. Over the last year we placed an order for six new ships for the St. Lawrence Seaway, and I think we're about the only ones to have done that. Why have we done that? Because in the last thirty years we have built our business in this area.

[Translation]

aussi diverses autres parties qui profitent de l'infrastructure de la Voie maritime.

M. Gouk: Vous dites que vous ne pouvez pas supporter une forte augmentation des coûts ou des droits qu'on vous imposerait, mais ne peut-on pas procéder différemment? On nous a dit tout récemment qu'il serait possible de réduire certains frais d'exploitation si les armateurs prenaient la peine d'investir dans certains types d'équipement. Une bonne partie des services de navigation que nous assurons maintenant et qui entraîne des frais d'entretien et de fonctionnement deviendrait superflus, et il y aurait d'autres avantages analogues. En tant qu'armateur ou représentant des armateurs, seriez-vous prêt à envisager de moderniser vos navires de cette manière pour vous permettre de réduire nos coûts?

M. Pathy: Certainement.

M. Gouk: Voyez-vous une objection à ce que les États-Unis exploite une partie de ce réseau, comme le mentionnait mon collègue?

M. Pathy: Non, à condition que cette gestion soit étroitement coordonnée.

M. Fontana: À la page 2 de votre mémoire, vous brossez un tableau sinistre de la situation puisque vous parlez d'un «risque réel» si les politiques gouvernementales ne changent pas. Vous êtes plongés dans la crise puisque vous ne fonctionnez qu'à 50 p. 100 de votre capacité, et vous ne savez pas s'il y aura d'autres clients après ceux que vous servez actuellement. D'autre part, nous ne construisons pas de navires destinés à la navigation sur les Grands Lacs à cause de la surtaxe de 25 p. 100 imposée par le gouvernement sur les navires construits à l'étranger.

Vous proposez un certain nombre de choses dans vos recommandations pour redresser la situation: intervenir au niveau des péages, faire payer leur juste part aux Américains et même faire réduire par Paul Martin le droit de 25 p. 100 sur les navires étrangers.

Vous avez parfaitement raison de dire que les Stelco et autres du Canada qui se servent de cette infrastructure seraient paralysés si elle disparaissait. Qu'est-ce qui vous permet de penser que nous allons conserver cette activité? Nous avons beau avoir le meilleur réseau du monde, même s'il n'est pas concurrentiel, cela n'empêche pas que d'autres pays vendent exactement les mêmes choses que nous et que les acheteurs se soucient uniquement d'obtenir leurs marchandises au meilleur prix et se moquent éperdument de savoir si ces marchandises viennent ou non du Canada. Ils sont prêts à acheter au Chili, au Brésil, à l'Argentine, peu importe.

Vous nous dites que vous êtes directement concernés. Vous dites que dans 10 ou 15 ans cette voie maritime sera devenue la plus longue patinoire du monde et qu'elle ne servira plus à rien d'autre.

M. Pathy: C'est ce que j'ai dit en introduction, et je le pensais sincèrement. Je crois que la crise est très grave.

À titre personnel aussi bien qu'au niveau de l'organisation, nous avons confiance dans l'avenir de ce réseau. L'an dernier, nous avons passé une commande de six nouveaux navires pour la Voie maritime du Saint-Laurent, et je crois que nous sommes à peu près les seuls à l'avoir fait. Pourquoi? Parce que c'est sur cette voie maritime que nous avons construit toute notre activité depuis 30 ans.

[Texte]

I believe if some of the steps I've proposed are carried out and the governments of Canada and the United States send out the message to the international community that we're serious, we really want to keep this system going and we're going to maintain it in proper shape, that message will get through, and I think people will say maybe we should consider the seaway as a serious commercial enterprise.

A lot of people don't any more. Whether it's because of breakdowns, inefficiencies or just a lot of bad press, the seaway is not considered a reliable waterway, and I don't mean that in terms of day-to-day operating efficiency. I think Mr. Stewart and his group have done a darn good job, but the seaway is not a big deal in the minds of most international shipowners. I think we need to raise the perception. We have a sales job to do.

Mr. Fontana: Finally, you raise another important policy issue. You're suggesting the users can't afford any more costs in the system, and I would agree. If we get the Americans to put up a few more dollars in terms of the maintenance on the capital side and on the infrastructure side, you're saying the Canadian taxpayers generally speaking, then, ought to pick up the other shortfall, because there's a \$2-billion to \$4-billion benefit to the Canadian economy that should be recognized.

Do you envision something like the harbour maintenance tax the United States has, which is essentially \$600-million rich? I don't know what the purpose of it is; we'll find out when we're there next week. Is that what you're thinking?

Mr. Pathy: I know a harbour maintenance tax is a bit of a dirty word with some people, but yes, I think we could do something of that nature, which would in fact impose obligations on the people who actually use the system as opposed to the general population. I think that would probably be the equitable way to pay for the major maintenance costs in the future.

Mr. Fontana: Having advanced that to other regions of the country, it didn't go over.

Mr. Pathy: I can imagine.

Mr. Fontana: It went over like a tonne of anchors. British Columbia would say, why should I have to pay anything having to do with Atlantic Canada or the St. Lawrence Seaway? Sometimes we get very parochial in our view of things.

Mr. Pathy: I agree with that. We probably wouldn't like it the other way around, either, so I think it needs to be fairly narrowly focused.

Mr. Fontana: Thank you.

The Chairman: Thank you, Joe.

Mr. Pathy and colleagues, thank you very much for your presentation to this committee.

Mr. Pathy: Thank you.

[Traduction]

Je crois que si nous prenons certaines des initiatives que j'ai suggérées et si les gouvernements du Canada et des États-Unis disent clairement à la communauté internationale qu'ils veulent sérieusement préserver cette voie maritime et la maintenir en état, le message passera et les gens se diront que la Voie maritime est une option commerciale sérieuse.

Pour l'instant, beaucoup n'y croient plus. Que ce soit à cause des pannes, du manque d'efficacité ou tout simplement de la mauvaise presse que l'on a fait à la Voie maritime, elle n'est plus jugée fiable, et je ne veux pas parler de son inefficacité de fonctionnement au jour le jour. Je crois que M. Stewart et son équipe ont fait un boulot fantastique, mais il reste que la majorité des armateurs internationaux ont une bien piètre opinion de la Voie maritime. Je pense qu'il faut changer cet état d'esprit. Il faut vendre le produit.

M. Fontana: Enfin, vous soulevez une autre importante question de politique. Vous dites que les utilisateurs ne peuvent pas assumer une part plus grande des coûts du système, et je suis d'accord. Si nous réussissons à obtenir des Américains quelques dollars supplémentaires pour entretenir l'infrastructure, vous dites que les contribuables canadiens devraient alors éponger l'autre manque à gagner, puisqu'il faut bien admettre un profit de deux à quatre milliards de dollars pour l'économie canadienne.

Envisagez-vous quelque chose comme la taxe d'entretien des ports qui existe actuellement aux États-Unis, et qui représente quelque 600 millions de dollars? Je ne sais pas à quoi elle sert: nous le serons quand nous irons là-bas la semaine prochaine. Est-ce à cela que vous pensez?

M. Pathy: Je sais que l'idée d'une taxe d'entretien des ports répugne à certaines personnes, mais je pense effectivement que nous pourrions envisager quelque chose de ce genre, qui imposerait effectivement des obligations aux utilisateurs du système plutôt qu'à l'ensemble de la population. Je crois que ce serait une façon équitable de financer les gros travaux d'entretien à l'avenir.

M. Fontana: Quand on en a parlé à d'autres régions du pays, la réaction n'a pas été enthousiaste.

M. Pathy: Je m'en doute.

M. Fontana: Les gens l'ont très mal digéré. La Colombie-Britannique estime qu'elle n'a aucune raison de payer pour le Canada atlantique ou la Voie maritime du Saint-Laurent. Les gens ont tendance à prêcher pour leur paroisse.

M. Pathy: D'accord. Nous ne serions sans doute pas content non plus si c'était l'inverse, et je pense donc qu'effectivement qu'il faut se limiter.

M. Fontana: Merci.

Le président: Merci, Joe.

Monsieur Pathy ainsi que vos collègues, merci de votre intervention auprès de notre comité.

M. Pathy: Merci.

• 1710

The Chairman: Colleagues, before us now is the Canadian Shippers' Council. The council requested to appear before us. I've had a look at the council's presentation and it does not address any of this committee's terms of reference. I'm a little concerned about that.

Le président: Chers collègues, nous accueillons maintenant le Conseil des expéditeurs canadiens, qui a demandé à comparaître devant notre Comité. J'ai examiné son exposé qui n'a rien à voir avec notre mandat et cela m'inquiète un peu.

[Text]

I'm inviting the Canadian Shippers' Council to read only the executive summary into the record, which will in effect file its objections on the matter outside the terms of reference of this committee.

Then, if there are any questions on our terms of reference to the representatives of the Canadian Shippers' Council, I'll invite them, but I'm asking for us to try to stay within our terms of reference, which are indeed vast already. We'll try to stay on target.

For the benefit of the committee and for the record, Mr. Goffin will make the presentation. Could you read your executive summary, sir?

Mr. David Goffin (Chairman, Canadian Shippers' Council): Could I ask you, Mr. Chairman, what you're referring to as the executive summary?

The Chairman: It's the letter that prefaces your entire report. You have a two-page letter.

Mr. Goffin: Would you allow me something, Mr. Chairman? Instead of reading that, which I don't think is the background of our issue, could I take equal time and just make a few comments instead? I think it will better put on the record what we're here for.

The Chairman: Sure, if it's as long as this two-page letter.

Mr. Goffin: It won't be any longer than that.

The Chairman: It's your couple of minutes.

Mr. Goffin: Perhaps it will be a refreshing interlude.

The Chairman: I can think of better ways to refresh myself.

Mr. Goffin: I'm David Goffin of the Canadian Chemical Producers' Association, a member of the Canadian Shippers' Council.

With me is Mr. Walter Mueller, who provides the secretariat. Jim Moore is from the Canadian Exporters' Association, another member of the council. Malcolm Hackett is from Inco Limited, another council member.

You are quite right that we are here today to discuss the Shipping Conferences Exemption Act of 1987, or SCEA, which, with respect to your terms of reference, we believe should be addressed as part of a comprehensive review of Canadian maritime policy. I will try to bring this into your terms of reference to some extent.

Let me briefly explain what the Canadian Shippers' Council is. It's composed of leading national and regional trade associations and industry organizations in Canada, as well as individual companies like Mr. Hackett's, that account for the major portion of Canada's export and import marine trade. Under the Shipping Conferences Exemption Act we are mandated by the Minister of Transport to serve as the designated shipper group to protect shippers' interests in dealing with the conferences.

What are the conferences? Since the first Shipping Conferences Exemption Act, or SCEA, was passed in 1971, shipping conferences, which are associations of international ocean carriers, have been allowed to regulate the rates, ancillary charges and other terms and conditions of the operation of their members. These are collective activities that would be otherwise prohibited by the Competition Act.

[Translation]

Je vais inviter les représentants du Conseil des expéditeurs canadiens à lire uniquement le résumé de leur intervention pour notre compte rendu, où seront exposées les objections du conseil à des questions qui sortent de notre mandat.

Ensuite, si nous avons des questions à poser dans le cadre de ce mandat aux représentants du Conseil des expéditeurs canadiens, nous les poserons, mais je demande à mes collègues de s'en tenir à notre mandat qui est déjà suffisamment vaste. Nous allons essayer de ne pas nous égarer.

Je précise que c'est M. Goffin qui fera l'exposé. Voulez-vous nous lire votre résumé, monsieur?

M. David Goffin (président, Conseil des expéditeurs canadiens): Monsieur le président, pourriez-vous me dire de quel texte vous parlez?

Le président: De la lettre de couverture de votre rapport. Vous avez une lettre de deux pages.

M. Goffin: Si vous le permettez, monsieur le président, au lieu de lire cette lettre, qui n'est pas vraiment la toile de référence de cette question, pourrais-je plutôt faire quelques commentaires? Je pense qu'ils expliqueront mieux notre situation.

Le président: D'accord, à condition que ce ne soit pas plus long que cette lettre de deux pages.

M. Goffin: Non.

Le président: Ce sont vos deux minutes.

M. Goffin: Ce sera peut-être un interlude rafraîchissant.

Le président: Personnellement, je connais mieux en matière de rafraîchissement.

M. Goffin: Je suis David Goffin, de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, et membre du Conseil des expéditeurs canadiens.

Je suis accompagné de M. Walter Mueller, qui assure le secrétariat. Jim Moore appartient à l'Association des expéditeurs canadiens, et il est aussi membre du Conseil. Malcolm Hackett est lui aussi membre du Conseil, et de Inco Limitée.

Vous avez raison de dire que nous venons vous parler aujourd'hui de la loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes, ou LDCM, qui devrait selon nous être abordée dans le cadre de votre examen complet de la politique maritime du Canada. Je vais essayer de rester dans les limites de votre mandat.

Permettez-moi de vous expliquer rapidement ce qu'est le Conseil des expéditeurs canadiens. Il se compose des grandes associations et organisations industrielles nationales et régionales du Canada, ainsi que d'entreprises particulières comme celle de M. Hackett, qui assurent l'essentiel du commerce d'importation et d'exportation maritimes au Canada. En vertu de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, nous sommes chargés par le ministre des Transports de protéger les intérêts des expéditeurs dans le contexte de ces conférences.

Que sont ces conférences? Depuis la première Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, ou LDCM, adoptée en 1971, les conférences maritimes qui sont des associations de transporteurs maritimes internationaux, ont été autorisées à réglementer les tarifs, frais accessoires et autres conditions de fonctionnement de leurs membres. Il s'agit d'activités collectives qui autrement seraient interdites par la Loi sur la concurrence.

[Texte]

The exemption of shipping conferences from the prohibition against the collective setting of rates runs counter to the general policy of encouraging competition. The act, in fact, legitimizes cartels. Unlike the situation in all other transport modes, shippers are unable to negotiate freely with individual carriers that are members of a conference.

SCEA gives protection to ocean liner shipping conferences. It is, in our view, regularly abused by them. To bring it closer to your terms of reference, it allows conferences to pass on to shippers full price increases for port charges, pilotage fees and Canadian Coast Guard costs. There is no competitive pressure to prevent them from doing so.

All of this results in a heavy cost burden to Canadian industry, which is a serious hindrance to the development of Canadian international trade. It is for these reasons that for over the past 10 years or so the Shippers' Council has called for the repeal of SCEA.

The last time we appeared here was in response to recommendation 29 from the report of the National Transportation Act Review Commission of 1992. It recommended that the Minister of Transport introduce legislation to repeal the SCEA at such time as the United States anti-trust immunity for shipping conferences is withdrawn. We believe the time for repeal has arrived now.

As Mr. Mueller's March 14 letter to you points out, in the United States, draft legislation has been developed for Congress to repeal anti-trust immunity for liner shipping conferences. In the European Community, support for anti-trust immunity is also losing ground rapidly, with the competition directorate of the European commission in Brussels having recently ruled that the Trans Atlantic Agreement, one of their major conferences, is illegal.

The Shippers' Council and its members are experiencing substantial conference abuses in Canada, particularly in Canada's major trade lanes. We believe the time has come, given the developments in other countries, to abolish the SCEA legislation in its entirety. We believe this would be consistent with the Minister of Transport's call for continued deregulation and cost reductions to improve Canada's competitive position in international trade.

If there are questions about SCEA and our position on it, we would be pleased to respond to them. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Goffin.

Mr. Fontana: I understand this committee has already taken a position on this very matter and has—

The Chairman: No, not this committee.

Mr. Fontana: Then a former transport committee did. They recommended that the legislation to repeal SCEA happen at a certain point in time, consistent with whatever happens in the United States. I take it your point is why wait, why not get on with doing it now?

[Traduction]

L'exemption dont bénéficient ces conférences maritimes, et qui les met à l'abri de l'interdiction de fixer collectivement les tarifs, va à l'encontre de la politique générale qui vise à encourager la concurrence. La loi donne en fait une légitimité à des cartels. Contrairement aux transporteurs de tous les autres secteurs, les expéditeurs maritimes ne peuvent pas négocier librement avec les transporteurs membres d'une conférence.

La LDCM protège les conférences maritimes de navires de lignes. À notre avis, elles abusent régulièrement de cette protection. Pour en revenir à votre mandat, les conférences peuvent ainsi faire assumer par les expéditeurs la totalité des augmentations de frais portuaires, de droits de pilotage et de frais de la Garde côtière canadienne. Aucune forme de concurrence ne les empêche de le faire.

L'industrie canadienne doit ainsi assumer un lourd fardeau financier qui constitue un sérieux frein aux progrès du commerce international du Canada. C'est pourquoi le Conseil des expéditeurs canadiens demande depuis plus de 10 ans l'abrogation de la LDCM.

La dernière fois que nous avons comparu devant votre comité, c'était à propos de la recommandation n° 29 du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux de 1992. Cette recommandation demandait que le ministre des Transports présente un projet de loi pour abroger la LDCM dès le moment où les États-Unis cesseraient d'exempter les conférences maritimes de l'application de la Loi anti-trust. Nous estimons que le moment d'abroger cette loi est maintenant venu.

• 1715

Comme le dit M. Mueller dans la lettre du 14 mars qu'il vous a adressée, aux États-Unis le Congrès a déposé un projet de loi visant à cesser d'exempter les conférences maritimes de navires de ligne de l'application de la loi anti-trust. Dans la communauté européenne, l'appui à cette immunité face aux lois anti-trust perd aussi rapidement du terrain, la direction de la concurrence de la commission européenne à Bruxelles ayant récemment déclaré illégale la Trans Atlantique Agreement, l'une de ces principales conférences.

Le conseil des expéditeurs canadiens note une augmentation importante des abus des conférences, en particulier sur les principales routes maritimes du Canada. Étant donné ce qui se passe dans les autres pays, nous pensons qu'il est temps d'abolir totalement la LDCM. Il nous semble que cette décision irait tout à fait dans le sens de la volonté du ministre des Transports de poursuivre le mouvement de déréglementation et de réduction des coûts afin d'améliorer la situation du Canada face à la concurrence internationale.

Si vous avez des questions sur la LDCM et sur notre position à ce sujet, nous serons heureux d'y répondre. Merci.

Le président: Merci, monsieur Goffin.

M. Fontana: Il me semble que notre comité a déjà pris position sur la question et...

Le président: Non, pas notre comité.

M. Fontana: Alors, un précédent au Comité des transports. Ce comité avait recommandé d'abroger la LDCM à un certain moment, en fonction de ce qui se passerait aux États-Unis. Si je vous comprends bien, ce que vous dites, c'est qu'on n'a pas besoin d'attendre et qu'on pourrait le faire tout de suite.

[Text]

The SCEA issue is new to me, having not been a member of this committee before. You've just introduced it for the first time. We probably should review it as part of our final report to see if this gets... and all the terms of reference the minister has given. If not, there is still a recommendation on the books to the minister that he can move as quickly as he wants on this matter. I would encourage you, not necessarily through this committee but through writing the minister, to put your case directly to him.

Mr. Goffin: We do that but we appreciate your comments very much.

The Chairman: Not to mislead you, but there won't be any of this matter in this report, Joe.

Mr. Fontana: I'm sorry, Mr. Chairman—

The Chairman: We'll discuss it later.

Mr. Fontana: —but if it has anything to do with marine competitiveness, I want to deal with it. Shipbuilding is an important matter I would like to know more about. This may not be the be-all and end-all, but it is an issue that could be related, although I don't know because I don't know much about the issue myself.

M. Guimond: Il est peut-être rare que je suis en parfait accord avec les propos du secrétaire parlementaire du ministre des Transports, mais mes commentaires s'adressent à vous, monsieur le président.

J'ai été élu le 25 octobre 1993. Donc, ce qui s'est fait dans l'Ancien testament, surtout dans le défunt Parti conservateur que les Canadiens, et particulièrement les Québécois, ont jeté dehors... Il n'y a pas nécessairement de continuité quand on est nouvellement nommé à un comité. Cela ne veut pas dire que tout ce qui a été fait n'est pas pertinent, mais quand on est nommé à ces comités, on ne reçoit pas des dossiers de rapports qui ont été proposés et présentés depuis 1990.

Je veux vous dire que je ne comprends absolument rien à votre problème; je ne suis pas en mesure de savoir si c'est pertinent à notre étude. Vous dites que, si on édifie une politique maritime pour le Canada, on doit tenir compte de ce sujet. Je suis d'accord avec M. Fontana et je demande à notre président si cela a une certaine pertinence. Il faut aussi se rappeler que la lettre du 6 décembre du ministre des Transports était tout simplement une lettre indicative pour nous dire qu'on devrait arriver éventuellement à recommander ou à élaborer une nouvelle politique maritime au Canada. Même s'il ne s'agit pas uniquement des termes *port sector*, *pilotage*, *Seaway* et *Coast Guard*, s'il y a d'autres raisons d'avoir une politique maritime, on devrait en traiter à mon sens.

The Chairman: Do you have any questions?

M. Guimond: Je vous demande de prendre rendez-vous avec moi. Envoyez-moi des gens qui vont pouvoir m'informer. Lorsque je vais discuter du rapport final du Comité, je veux être en mesure de me faire une idée de la pertinence d'une politique maritime à l'étude. Actuellement, je suis dans l'ignorance la plus totale.

[Translation]

Cette question de la LDCM est nouvelle pour moi car je n'étais pas membre du comité auparavant. C'est la première fois que j'en entends parler. J'imagine qu'il faudra que nous l'examinions dans le cadre de notre rapport final pour voir si— cela s'intègre au mandat que le ministre nous a fixé. Sinon, il reste toujours cette recommandation qui invite le ministre à agir aussi rapidement qu'il le souhaite sur la question. Plutôt que de vous adresser à notre comité, je vous suggérerais d'intervenir directement auprès du ministre.

M. Goffin: C'est ce que nous faisons, mais nous serions très heureux d'avoir votre point de vue.

Le président: Pour éviter tout malentendu, je vous précise qu'il ne sera pas question de cela dans le rapport, Joe.

M. Fontana: Excusez-moi, monsieur le président. . .

Le président: Nous en reparlerons plus tard.

M. Fontana: . . . mais s'il s'agit d'une question qui touche à la compétitivité des transports maritimes, je tiens à en parler. Les chantiers navals sont une question importante que j'aimerais creuser. Ceci n'est peut-être pas absolument essentiel, mais c'est peut-être une question connexe, encore que je n'en sois pas trop sûr car je connais personnellement assez mal la question.

Mr. Guimond: It may be somewhat unusual that I am in full agreement with what the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport says, but my comments are for you, Mr. Chairman.

I was elected on October 25, 1993. So what happened at the time of the Old Testament, especially in the late Conservative Party which Canadians, and especially Quebecers, turfed out... may not necessarily have been passed on to the new members of the committee. This does not mean that everything that was done by the previous committee was irrelevant, but simply that when you become a member of such a committee, you do not get all the files and the reports that were tabled since 1990.

I have to tell you that I understand nothing of your problem; I have no way of deciding whether it is relevant to our study. You say that we should take that issue into account in developing a marine policy for Canada. I agree with Mr. Fontana and I would ask our Chairman if this is relevant. We should bear in mind that the letter of December 6 was just a suggestion by the Minister of Transport that we should eventually recommend or develop a new marine policy in Canada. Even if it does not fall under the item port sector, pilotage, Seaway and Coast Guard, if there are other elements involved in the marine policy, I think we should deal with them.

Le président: Vous avez des questions?

Mr. Guimond: I would ask you to make an appointment with me. Send me people who can tell me something. When the time comes to discuss the final report in committee, I want to be able to judge the relevance of a new shipping policy. But for the moment, I just don't know the facts.

• 1720

It's a comment.

C'était juste une remarque.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Goffin: Thank you, we'll certainly follow up on it with you.

M. Goffin: Merci, nous allons certainement vous informer davantage de la question.

Mr. Gouk: Basically, all I can reiterate is what my colleague's just said. It's an issue I'm not familiar with either. We have some information to go on, which you provided us with. I'm sure you can provide us something further. We can of course follow up with the Minutes of Proceedings and Evidence that are available of previous transport meetings. Perhaps we can educate ourselves enough to make a decision on that.

M. Gouk: Je ne peux qu'en principe réitérer ce que mon collègue vient de dire. Moi non plus, je ne connais pas très bien ce domaine. Nous avons certains renseignements, ceux en fait que vous nous avez donnés. Je ne doute pas que vous pouvez nous en dire davantage. Évidemment, nous pouvons lire les Procès-verbaux et témoignages des séances du comité des transports antécédents. En les lisant nous en apprendrons peut-être assez pour prendre une décision informée.

Mr. Goffin: Thank you.

M. Goffin: Merci.

The Chairman: Colleagues, by no means are my comments meant to belittle or lessen the importance of the duties and responsibilities of the council and its members. The council wished to appear before us to address this issue. I'm just trying as a chairman to judge what is within the terms of reference and outside the terms of reference. If this committee or any member of it wants a full briefing on the Shipping Conferences Exemption Act, it can be provided by these gentlemen or a departmental official as well. I invite you to ask, and provision will immediately be made for you.

Le président: Chers collègues, je ne voulais en aucune manière diminuer ou minimiser l'importance des fonctions et responsabilités du conseil et de ses membres. Le conseil a demandé de comparaître devant le comité. Mais à titre de président, j'essaie de déterminer quels sujets font partie de notre mandat et lesquels en sont exclus. Si le comité ou un de ses membres désire avoir une séance d'information sur la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, cela peut être fait par un de ces messieurs ou par un fonctionnaire du ministère. Si vous en faite la demande, on va immédiatement prendre les dispositions qui s'imposent.

Mr. Walter Mueller (Secretary, Canadian Shippers' Council): Mr. Chairman, it seems to members of the Shippers' Council incomprehensible that you're doing a comprehensive review of a marine policy, which is part of the terms of reference, and it does not include SCEA.

M. Walter Mueller (secrétaire, Conseil des expéditeurs canadiens): Monsieur le président, il semble incompréhensible à certains membres du Conseil des expéditeurs que vous effectuez un examen approfondi de la politique maritime, qui fait partie de votre mandat, mais que vous n'étudiez pas la LDCM.

The Chairman: Yes, we already have that on the record.

Le président: Oui, ce commentaire a déjà été inscrit au procès-verbal.

Mr. Mueller: If you look at the terms of reference then a comprehensive marine policy must include SCEA. It's an important issue, an important separate piece of legislation, and to us it's of great concern.

M. Mueller: Si vous étudiez votre mandat, il est clair qu'une politique maritime globale doit englober la LDCM. C'est une question importante, c'est une loi distincte importante, et qui nous préoccupe énormément.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Mr. Guimond, do you have a question?

Monsieur Guimond, aviez-vous une question?

Mr. Guimond: Would it be possible to receive your comments about the other aspect of our study? Would it be possible to receive some information about what you think about...? I read the list of your members; it would be useful to have their opinions. Is it possible for you to send to our clerk—

M. Guimond: Est-ce qu'on pourrait recevoir vos observations sur l'autre aspect de votre étude? Est-ce qu'on pourrait recevoir vos idées sur...? J'ai pris connaissance de la liste des membres; il nous serait utile de connaître leurs opinions. Est-ce qu'il vous serait possible d'envoyer à la greffière...

The Chairman: This is a council made up of all these shippers. In fact, the gentleman sitting... I'm sorry, sir, I've forgotten your name.

Le président: Les membres du conseil sont tous des entreprises d'expédition. En fait, le monsieur assis... Je m'excuse, monsieur, j'ai oublié votre nom.

Mr. James D. Moore (Vice-Chairman, Canadian Shippers' Council): I'm Jim Moore, Mr. Chairman, here on behalf of the Canadian Exporters' Association. A number of council members have appeared before you and are still scheduled to appear.

M. James D. Moore (vice-président, Conseil des expéditeurs canadiens): Je m'appelle Jim Moore, monsieur le président, et je représente l'Association des exportateurs canadiens. Certains membres du conseil ont témoigné devant le comité et la comparution d'autres est prévue.

The Chairman: So we've had them independently, and now we have the whole.

Le président: Ils ont donc tous témoigné indépendamment les uns des autres, mais maintenant ils sont ici à titre de membres de la même organisation.

Mr. Guimond: I remember this gentleman. Will we have the same...?

M. Guimond: Je me rappelle de ce monsieur. Entendrons-nous la même...?

[Text]

There will be nothing new from you, Mr. Goffin?

The Chairman: What you have told us and others as part of the council would be repetitive in some way. Is that right?

Mr. Moore: Not necessarily, Mr. Chairman. The council is dedicated to—

The Chairman: Not the council, the independent members.

Mr. Moore: The individual members of the council are trade organizations, many of whom have appeared before you, COFI on the west coast, the Canadian Pulp and Paper Association in the east, and I believe others, the Atlantic Provinces Transportation Commission, and certainly the Canadian Exporters' Association. The council itself is dedicated to international marine transportation, and more particularly, to the furthering of competition. It felt very strongly, as others have said, there is no way one can have a comprehensive review of Canadian marine policy without addressing the issue that most affects Canada's exporters.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, I appreciate your time.

Mr. Goffin: Thank you.

• 1725

The Chairman: Colleagues, we invite Louis Forget of Ultramar Canada to the table.

We look forward to your presentation, sir. Maybe you want to introduce the gentleman you brought with you.

Mr. Louis Forget (Director, Public and Government Affairs, Ultramar Canada Inc.): Actually, Mr. Kieran Shanahan will make the presentation and I will assist him with the French questioning, if possible.

The Chairman: Terrific. Thank you very much.

Sir, would you like to proceed?

Mr. Kieran J. Shanahan (General Manager, International Shipping, Ultramar Canada Inc.): Good afternoon, Mr. Chairman.

On behalf of Ultramar Canada Inc., I would just like to begin by applauding the Government of Canada and the House of Commons transport committee for proceeding with this consultative approach to the reform of Canada's marine sector and the search for ways to enhance the sector's competitiveness. We all know you've been working at a gruelling pace for several months.

Ultramar is pleased to contribute to the process. We believe our knowledge and experience, accumulated over 25 years of marine transportation activity, can assist the government in its reform efforts. It is experience obtained by succeeding in a fiercely competitive and sensitive industry, the refining and marketing of petroleum.

First a few words on Ultramar. Ultramar Canada Inc. is a subsidiary of Ultramar Corporation, a petroleum refining and marketing company that operates in eastern Canada and California. Headquartered in Montreal, Ultramar Canada Inc.

[Translation]

Auriez-vous quelque chose de nouveau à nous dire, monsieur Goffin?

Le président: Ce que vous nous avez dit, et ce que nous ont dit d'autres membres du conseil aura été quelque peu répétitif. Est-ce exact?

M. Moore: Pas nécessairement, monsieur le président. Le conseil oeuvre à...

Le président: Pas le conseil, les membres pris individuellement.

M. Moore: Les membres du conseil sont des organisations commerciales, dont plusieurs ont déjà témoigné devant le comité, tel le COFI sur la côte ouest, l'Association canadienne des producteurs de pâte et papier qui réside dans l'Est, et d'autres, je crois, telles la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et certainement l'Association des exportateurs canadiens. Le conseil lui-même se concentre sur le transport maritime international, et plus particulièrement à la promotion de la concurrence. Le conseil est fermement d'avis—tout comme d'autres—qu'il est impossible de réexaminer à fond la politique maritime du Canada sans pour autant aborder les questions qui touchent directement les exportateurs canadiens.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, j'apprécie le fait que vous soyez venus.

M. Goffin: Merci.

Le président: Chers collègues, nous invitons Louis Forget d'Ultramar Canada à s'installer.

Nous nous réjouissons de vous entendre. Peut-être voudrez-vous présenter la personne qui vous accompagne.

M. Louis Forget (directeur, Affaires publiques et gouvernementales, Ultramar Canada Inc.): En fait, M. Kieran Shanahan va faire notre exposé et je l'aiderai à répondre aux questions en français, si vous le permettez.

Le président: Très bien. Merci beaucoup.

Monsieur, voulez-vous commencer?

M. Kieran J. Shanahan (directeur général, expédition internationale, Ultramar Canada Inc.): Bonjour, monsieur.

Au nom d'Ultramar Canada Inc., je voudrais simplement commencer par applaudir le gouvernement canadien et le Comité des transports de la Chambre des communes d'avoir entrepris cette consultation sur la réforme du secteur maritime du Canada en vue de trouver des moyens d'améliorer la compétitivité de ce secteur. Nous savons tous que vous travaillez à un rythme effrayant depuis plusieurs mois.

Ultramar se fait un plaisir de contribuer à ce processus. Nous estimons que nos connaissances et notre expérience, après 25 ans d'activité dans les transports maritimes, pourront aider le gouvernement dans ses efforts de réforme. Cette expérience a été acquise en réussissant dans un monde très compétitif et délicat, celui de la raffinerie et de la commercialisation du pétrole.

Tout d'abord, quelques mots sur Ultramar. Ultramar Canada Inc. est une filiale de la société Ultramar, société de raffinage et de commercialisation de produits pétroliers qui exerce ses activités dans l'est du Canada et en Californie. Ayant

[Texte]

owns and operates a 150,000-barrel-a-day refinery, runs a network of approximately 1,400 outlets, and sells heating oil to over 170,000 households. Ultramar Canada Inc. has over 1,100 direct employees with a distribution and retail network supporting over 10,000 jobs.

For several years, Ultramar has been one of the east coast's most significant marine operators. We operate a distribution network of approximately 50 bulk storage facilities throughout eastern Canada, including 22 marine terminals. Ultramar's refinery is supplied by crude oil brought in exclusively by ship; 53% of our refined product leaves by ship under the Canadian flag. Marine voyages to Ultramar's St. Romuald refinery have reached 50 to 60 per year, delivering from 80,000 to 140,000 tonnes per voyage, and product distribution involves over 400 domestic voyages per year.

What this all means is that Ultramar has a lot at stake when it deals with Canada's marine sector. Our competitiveness is largely determined by our ability to minimize the cost of product transportation.

We compete in a highly competitive international industry where even the smallest fluctuations in cost have a major impact on margins. The inefficiencies and high costs of Canada's marine sector are already widely known. Problems with the marine sector constitute the terms of reference that have guided this committee's consultations. Many witnesses have appeared before you, citing examples of where marine services and administration are in need of major reform.

For Ultramar, the need for reform is so urgent that we as a company are at a point where we must question how long we can continue to use marine transportation so extensively. We have come here to tell you why reform is important for us. Our submission, which you have before you, presents more fully our views and recommendations for reform than will my brief words to you today.

First, let us look at Canada's port system. Canada's ports are over-centralized and inflexible. Currently, international ports such as Halifax, Saint John, Quebec City, Montreal, and Vancouver are all governed by Ports Canada. Despite dealing with different markets, handling different goods, and being in competition with different ports, they are all subject to the same regulations and tariff structure. As a result, the competitive power of each port is curbed by its inability to respond to local demands and market issues.

Ports should be in a position, for example, to negotiate privileged tariff rates for major users, a practice common to many users, including many foreign ports. Currently, however, all of Canada's ports have no authority to enter into direct negotiations with shippers and tariffs are applied equally to all, regardless of traffic and the level of service employed. This irrational structure is particularly unfair to companies such as Ultramar, whose traffic volumes are large but whose service requirements are minimal.

[Traduction]

son siège à Montréal, Ultramar Canada Inc. possède et exploite une raffinerie qui produit 150 000 barils par jour, exploite un réseau d'environ 1 400 points de vente et livre du mazout domestique à plus de 170 000 foyers. Ultramar Canada Inc. compte plus de 1 100 employés et un réseau de distribution et de vente au détail représentant plus de 10 000 emplois.

Voilà plusieurs années qu'Ultramar est l'un des plus importants transporteurs maritimes de la côte est. Nous avons un réseau de distribution regroupant quelque 50 installations de stockage en vrac et 22 terminaux dans l'est du Canada. La raffinerie d'Ultramar reçoit 100 p. 100 de son brut et distribue 53 p. 100 des produits raffinés de la société par navire battant pavillon canadien. Il se fait en moyenne de 50 à 60 voyages maritimes par an à destination de la raffinerie de Saint-Romuald, livrant de 80 000 à 140 000 tonnes par voyage. La distribution des produits par voie maritime représente environ 400 voyages par an.

Cela signifie qu'Ultramar est très intéressée par le secteur maritime canadien. Notre compétitivité dépend en grande partie de notre capacité à minimiser le coût du transport de nos produits.

La concurrence internationale est très forte, à tel point que même les moindres fluctuations de coûts ont une incidence majeure sur nos marges. Les gaspillages et les coûts très élevés des services maritimes canadiens sont déjà notoires. Les problèmes dans le secteur maritime font l'objet du mandat confié à votre comité. Beaucoup de témoins ont déjà comparu devant vous en vous donnant des exemples de secteurs de services et d'administration où s'impose une réforme majeure.

Pour Ultramar, la nécessité de cette réforme est tellement urgente que nous devons même nous demander combien de temps nous pourrions continuer à utiliser les transports maritimes à ce point. Nous sommes venus vous dire pourquoi cette réforme est tellement importante pour nous. Vous avez reçu notre exposé et vous y trouverez dans le détail notre point de vue et les recommandations de réforme que nous voulons vous présenter. Je me contenterai donc de vous dire quelques mots à ce sujet.

Tout d'abord, considérons le réseau portuaire canadien. Les ports canadiens sont beaucoup trop centralisés et rigides. À l'heure actuelle, des ports internationaux comme Halifax, Saint John, Québec, Montréal et Vancouver sont tous régis par Ports Canada. Bien qu'ils aient affaires à différents marchés, que les marchandises soient variées et qu'ils soient en concurrence avec d'autres ports, ils sont tous assujettis aux mêmes règlements et à la même structure tarifaire. De ce fait, leur pouvoir concurrentiel est limité parce qu'ils ne peuvent répondre aux demandes locales ni régler les problèmes du marché.

Les ports devraient pouvoir, par exemple, négocier des taux tarifaires privilégiés pour leurs principaux utilisateurs—pratique courante dans tous les secteurs d'activité et dans de nombreux ports étrangers. Actuellement, cependant, aucun des grands ports canadiens n'a le pouvoir d'entamer des négociations directes avec les expéditeurs, et les mêmes tarifs s'appliquent à tous, peu importe le volume et le niveau de service utilisés. La structure irrationnelle du système actuel est particulièrement inéquitable envers des sociétés comme Ultramar, dont les volumes sont considérables, mais dont les demandes de services sont minimales.

[Text]

[Translation]

• 1730

What's needed is a major decentralization of Canada's port system, whereby ports can negotiate meaningfully with clients. Really all we're saying here is ports should be free to become more competitive and to operate like a business.

A lack of competition is in fact a problem that affects other areas of Canada's marine sector. Take as an example pilotage, a service Ultramar uses extensively. Although Ultramar has enjoyed many years of positive working relationships with eastern Canada's pilots, whose expertise and professionalism cannot be questioned, key problems associated with pilotage exist, including a supply monopoly, where the commercial marine industry enjoys no choice in its employment of pilot services and enforcement of standards, and a lack of formal relations between pilot users and pilots. That is, users have no input into the determination of labour terms and conditions. The results of this system are costly, inefficient, and on occasion run counter to the interests of public safety and environmental protection.

The supply monopoly suffers from the problems typically found in such an environment. The incentives to cut costs, innovate, and deliver efficient services are missing. The result is a tariff structure that pilotage users cannot influence. With one choice of supplier, Ultramar is also often confronted with a situation where, when pilotage is needed on short notice, it is not readily available due to the onerous call-out regulations. This situation imposes considerable costs and time loss that a more competitive market-sensitive system would rectify.

A reformed system could further improve marine safety and environmental protection. For example, when a ship captain is more knowledgeable of local waters and Ultramar's docking facilities than its assigned pilot, regulations curb the captain's incentive to intervene. For a captain to overrule a pilot he must first convince the pilot that such a move would be beneficial. In so doing, full responsibility is transferred to the captain, who enjoys less protection in the event of an accident than the pilot. Finally, the captain must afterwards defend his or her actions in a written report.

Ultramar is a leader in environmental protection and workplace safety. As I said earlier, our efforts have produced no major incident in over 25 years of operation and we want to keep it this way. Pilotage as currently run can make this goal a challenge. What can be done?

Ce qui est nécessaire, c'est une décentralisation majeure du système portuaire qui permettrait au port de négocier intelligemment avec leurs clients. En fait, tout ce que nous disons ici, c'est que les ports devraient être libres de devenir plus concurrentiels et d'opérer comme des entreprises.

L'absence de concurrence est en fait un problème qui touche à d'autres éléments du secteur maritime canadien. Prenez par exemple le pilotage, service qu'Ultramar utilise beaucoup. Bien qu'Ultramar ait eu pendant des années d'excellentes relations avec les pilotes de l'est du Canada, dont les compétences et le professionnalisme ne peuvent être mis en doute, ils demeurent des problèmes clés associés au pilotage, notamment la question du monopole, car le secteur maritime commercial n'a pas le choix lorsqu'il s'agit de services de pilotage et d'application des normes et le fait qu'il n'y ait pas de relations officielles entre les pilotes et ceux qu'ils servent. C'est-à-dire que les utilisateurs n'ont pas leur mot à dire dans les conditions de travail des pilotes. Les résultats d'un tel système sont coûteux, inefficaces et sont parfois contraires à la sécurité du public et à la protection de l'environnement.

La situation de monopole en ce qui concerne l'offre de services présente les problèmes typiques d'une telle situation. Les incitatifs à diminuer les coûts, à innover, à offrir des services plus rentables n'existent pas. Le résultat est une structure tarifaire sur laquelle les utilisateurs des services de pilotage ne peuvent avoir aucune influence. N'ayant qu'un choix de fournisseur, Ultramar se heurte souvent à une situation où, lorsque le pilotage est nécessaire à court préavis, il n'est pas disponible immédiatement en raison des dispositions onéreuses découlant de la réglementation. Cette situation entraîne des coûts considérables et une perte de temps que permettrait d'éviter un contexte plus concurrentiel et plus sensible aux fluctuations du marché.

Un système réformé permettrait d'améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement. Par exemple, il arrive que le capitaine du bateau connaisse mieux les eaux locales et les installations des quais d'Ultramar que le pilote assigné. Toutefois la réglementation freine toute motivation du capitaine à intervenir. Pour qu'un capitaine s'oppose à un pilote, il doit convaincre ce dernier qu'une telle manœuvre serait bénéfique. Ce faisant, l'entière responsabilité est transférée au capitaine qui bénéficie d'une moins grande protection que le pilote dans l'éventualité d'un accident. Finalement, le capitaine doit, après coup, défendre ses actions dans un rapport écrit.

Ultramar est un chef de file de la protection de l'environnement et de la sécurité du milieu de travail. Je répète que grâce à nos efforts, nous n'avons pas connu d'incidents majeurs depuis 25 ans que nous sommes en activité et nous voulons continuer ainsi. Le système de pilotage, tel qu'il est actuellement structuré, fait que cet objectif relève du défi. Que peut-on faire?

[Texte]

The government's role at a minimum could responsibly and cost-effectively be limited to the licensing and regulation of pilotage while fully commercializing the actual management and ownership of the profession. Such a reform would create the needed competitive environment, promote a competitive pricing regime, foster cost efficiencies in the supply of services, increase responsiveness to client needs, and enhance responsible work practices.

Let me be clear; we are not critical of the level of professionalism in pilotage or in other marine service areas. We have enjoyed excellent relationships for years with extremely qualified professionals throughout the marine sector. What is wrong is the system and the structure that delivers these services.

Look at the coast guard, for which we have tremendous respect. The coast guard has assumed over the years an increasingly broad responsibility for services that include ice-breaking, search and rescue patrol, harbour management certification and regulation, and ship safety. Government should be asking itself, as the industry is already, should the coast guard be providing all these services or should some of them be commercialized? Should some, moreover, be cut back or eliminated altogether? The coast guard is already reviewing its role with a view to rationalization.

We support this effort and suggest it be expanded to include an industry-led task force set up with a mandate to thoroughly review the supply of coast guard services. The review would look at issues such as who benefits, how services are supplied, what services are necessary, which can be reduced or eliminated, and—to come to our concluding point today—which can be cost-recovered.

The Minister of Transport, the Hon. Doug Young, has called for the need to

streamline and commercialize marine services and meet the challenge of shifting markets, intense competition and a changing commodity mix.

• 1735

We agree. However, often coupled with this thought is the notion of implementing a cost-recovery system for marine services. Indeed it is part of your mandate to look at "ways and means of increasing cost recovery". We do not disagree with the principle of cost recovery; however, we strongly urge that certain key principles guide a move toward a cost-recovery system.

First, cost recovery should only be implemented after a thorough review and reform of service delivery has been conducted, to ensure that services are provided cost-effectively. As we have all ready stated, this is not the case today.

Second, cost recovery should only be introduced after consultation with service users.

[Traduction]

Le rôle du gouvernement, à tout le moins, pourrait se limiter de manière responsable et économique à l'attribution de licences et à la réglementation du pilotage, ce qui permettrait de commercialiser entièrement la gestion actuelle et la propriété de la profession. Pareille réforme créerait le contexte concurrentiel nécessaire pour promouvoir un régime de tarification concurrentiel, favoriser le rapport coût-efficacité dans la prestation de services, accroître les coûts aux besoins des clients et améliorer l'application des méthodes de travail responsables.

Soyons bien clairs: nous ne critiquons pas le professionnalisme des pilotes ni des autres responsables des services maritimes. Nous entretenons depuis des années de bonnes relations avec des professionnels extrêmement qualifiés dans tout le secteur maritime. Ce qui ne va pas, c'est le système et la structure qui régissent ces services.

Considérons la garde côtière, à laquelle nous vouons un grand respect. Au fil des années, la garde côtière a assumé des responsabilités de plus en plus variées à l'égard des services maritimes, y compris le brisage des glaces, la recherche et le sauvetage, la gestion des ports, l'attestation et la réglementation, ainsi que la sécurité des navires. Or le gouvernement devrait, comme le fait déjà le secteur privé, se demander si la garde côtière devrait continuer à offrir tous ces services ou si certains d'entre eux ne pourraient pas être commercialisés? De plus, certains d'entre eux ne pourraient-ils pas être réduits ou totalement éliminés? La garde côtière est en train de réexaminer son rôle à des fins de rationalisation.

Nous louons cet effort et pensons qu'il devrait être élargi à un groupe de travail dirigé par des représentants de l'industrie dont le mandat serait de passer minutieusement en revue l'offre de tous les services de la garde côtière. On pourrait examiner qui en profite, comment sont fournis ces services, quels services sont nécessaires, quels sont ceux qui peuvent être réduits ou éliminés et—nous en arrivons à notre conclusion aujourd'hui quels sont ceux pour lesquels on peut recouvrer les coûts.

Le ministre des Transports, l'hon. Doug Young, a déclaré qu'il était nécessaire de:

rationaliser et commercialiser les services maritimes et de relever le défi de marchés différents, d'une concurrence intense et d'une gamme de produits évolutive.

Nous sommes tout à fait d'accord. Toutefois, il faut ajouter à cela la notion de l'instauration d'un système de recouvrement des coûts pour les services maritimes. En effet, ceci fait partie de votre mandat, vous devez trouver des «façons et moyens d'accroître le recouvrement des coûts». Nous acceptons le principe du recouvrement des coûts; toutefois, nous vous invitons instamment à vous laisser guider par certains principes-clés.

Tout d'abord, le recouvrement des coûts ne devrait être mis en oeuvre qu'après un examen complet et une réforme des services, afin que ceux-ci soient fournis de façon économique. Comme nous l'avons déjà dit, ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Deuxièmement, le recouvrement des coûts ne devrait être envisagé qu'après consultation avec les usagers des services.

[Text]

Third, no cost-recovery program would be fair if it did not recognize that some services provide a public good, and that industry cannot be expected to pick up the tab. This is what taxes do.

Finally, make sure the system is sensitive to market realities. If it isn't, you will only further reduce the marine sector's competitiveness.

To conclude, the government's decision to embark on a thorough review of marine issues is strongly supported by Ultramar. Although our company strongly appreciates the high level of service provided in many instances, major reforms are needed if we want to be able to compete in a global marketplace.

We hope the reforms implemented will reduce costs, improve decision-making flexibility, enhance the sector's competitiveness, and ensure the continued protection of the marine environment—and we hope reform comes quickly.

Mr. Chairman, thank you for this opportunity.

The Chairman: Mr. Shanahan, Ultramar is to be congratulated for its performance on safety and environmental protection. Thank you for giving us an executive summary of what is obviously a thorough report.

I hope you will indulge us. We have to leave for about 20 minutes to do some voting in the House of Commons. We'd like to return to ask you a few questions. Can you stay with us for about half an hour?

Mr. Shanahan: Sure.

The Chairman: We would also ask the same of Canadian Maritime Agencies Ltd.

We'll be back in about 20 minutes.

[Translation]

Troisièmement, aucun programme de recouvrement des coûts ne serait juste s'il ne reconnaissait pas que certains services offrent un bien public et qu'à ce titre ce n'est pas au secteur privé de payer la facture. C'est là le rôle des impôts.

Enfin, assurez-vous que le système est sensible aux réalités du marché. Sinon, vous ne réussirez qu'à dégrader encore la compétitivité du secteur maritime.

En conclusion, Ultramar appuie sans réserve la décision du gouvernement d'entreprendre une revue détaillée des questions maritimes. Bien que nous apprécions la qualité des services fournis dans bien des cas, de profondes réformes du système s'imposent si nous voulons être en mesure de faire face à la concurrence du marché mondial.

Nous espérons que les réformes qui seront adoptées permettront de réduire les coûts, d'assouplir le processus décisionnel, d'accroître la compétitivité du secteur et d'assurer la protection continue de l'environnement maritime—et nous espérons que ces réformes ne tarderont pas.

Monsieur le président, merci de nous avoir donné la parole.

Le président: Monsieur Shanahan, Ultramar mérite des félicitations en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Merci de nous avoir résumé votre rapport qui est évidemment beaucoup plus détaillé.

J'espère que vous nous attendrez quelques minutes. Nous devons aller voter à la Chambre. Cela devrait prendre environ 20 minutes. Nous aimerions, au retour, vous poser quelques questions. Pourriez-vous rester avec nous encore environ une demi-heure?

M. Shanahan: Certainement.

Le président: Nous demanderons la même chose à Canadien Maritime Agencies Ltd.

Nous serons de retour dans environ 20 minutes.

• 1737

• 1821

The Chairman: Mr. Shanahan, my apologies for that interruption. Maybe I can just ask a question while people are getting warmed up. You mentioned something in the executive summary of your brief about privileged costs for the shipper at some harbour locations. I wasn't so clear on that. I've never heard that. Is that going on currently, and how does it work?

Mr. Shanahan: If I could explain, we're saying where a shipper is a high-volume shipper he should be given the advantage of high-volume rates.

The Chairman: Should be?

Mr. Shanahan: Yes.

The Chairman: My apologies; I didn't quite catch that. Then we can move on.

Mr. Jordan, did you have a question?

Le président: Monsieur Shanahan, toutes nos excuses pour cette interruption. Peut-être pourrais-je vous poser une question pendant que les autres se préparent. Vous avez parlé dans votre résumé de tarifs privilégiés pour les expéditeurs dans certains ports. Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris. Je n'ai jamais entendu parler de cela. Est-ce que cela se fait à l'heure actuelle et comment ça marche-t-il?

M. Shanahan: Je vous explique, nous disons que lorsqu'un expéditeur expédie de gros volumes, il devrait pouvoir obtenir un tarif spécial.

Le président: Il devrait?

M. Shanahan: Oui.

Le président: Je vous prie de m'excuser; je n'avais pas compris cela. Nous pouvons donc continuer.

Monsieur Jordan, voulez-vous poser une question?

[Texte]

Mr. Jordan: Ultramar is a major user of the seaway now.

Mr. Shanahan: Not the seaway, the St. Lawrence River.

Mr. Jordan: Just the river?

Mr. Shanahan: Yes. We're only an occasional user of the seaway.

Mr. Jordan: What part of the St. Lawrence River do you use?

Mr. Shanahan: Our refinery is at St. Romuald, opposite Quebec City. The bulk of our traffic goes by coastal tanker from Quebec City to Montreal. All our crude comes in from the sea, up the St. Lawrence River to Montreal, and then we have significant volumes of clean products that go from Quebec City out to ports as far north as Goose Bay, but mainly to Newfoundland and Nova Scotia and P.E.I.

Mr. Jordan: I find it quite encouraging, really, that you approve the initiative the ministry has taken and the government is taking to make the marine industry more competitive. Are you fellows making money now?

I sound like Gordon Sinclair.

Mr. Shanahan: It's been a very bad first quarter. The winter's been too mild.

Mr. Jordan: If certain steps were taken in managing the marine industry in Canada, you'd be in a more competitive position?

Mr. Shanahan: We feel we would be.

Mr. Jordan: And then you'd be prepared to pay more?

Mr. Shanahan: When you say "pay more", pay more for what?

Mr. Jordan: A better service.

Mr. Shanahan: We'd be prepared to pay for those services that are essential to our business.

Mr. Jordan: Sometimes it's hard, though, to separate them out; we've talked about it on numerous occasions. Who benefits by the ice-breaker? If the system is there, I guess you're going to have to pay something on some kind of a proportionate basis because you're a user of the system.

Do you understand what I'm driving at there?

Mr. Shanahan: Right.

Mr. Jordan: But you still think marine industry in Canada can be quite viable if it were run properly.

Mr. Shanahan: The marine industry in Canada could be a lot more viable if it were run better and probably also if it weren't up against other subsidized forms of transportation.

Mr. Jordan: Is commercializing the marine industry the answer?

Mr. Shanahan: It would be a help.

Mr. Jordan: That's all I have, Mr. Chairman.

[Traduction]

M. Jordan: Ultramar est un usager important de la Voie maritime.

M. Shanahan: Non pas de la Voie maritime, mais du Saint-Laurent.

M. Jordan: Simplement le fleuve?

M. Shanahan: Oui, nous n'empruntons qu'à l'occasion la Voie maritime.

M. Jordan: Quelle partie du Saint-Laurent empruntez-vous?

M. Shanahan: Notre raffinerie est située à Saint-Romuald, en face de Québec. L'essentiel de nos produits sont transportés par pétroliers côtiers entre Québec et Montréal. Tout notre brut vient de la mer, par le Saint-Laurent jusqu'à Montréal et nous avons des volumes très importants de produits raffinés qui vont de Québec à des ports aussi au nord que Goose Bay mais essentiellement à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Jordan: Je trouve très encourageant, en fait, que vous approuviez l'initiative du ministère et du gouvernement visant à rendre le secteur maritime plus compétitif. Est-ce que vous gagnez de l'argent actuellement?

On croirait entendre Gordon Sinclair.

M. Shanahan: Le premier trimestre a été très mauvais. L'hiver a été trop doux.

M. Jordan: Si l'on prenait certaines mesures pour mieux gérer le secteur maritime au Canada, seriez-vous plus compétitif?

M. Shanahan: Nous le pensons.

M. Jordan: Et vous seriez prêt à payer davantage?

M. Shanahan: Quand vous dites «payer davantage», vous voulez dire payer davantage pour quoi?

M. Jordan: Un service amélioré.

M. Shanahan: Nous serions prêts à payer pour obtenir les services qui sont essentiels à notre industrie.

M. Jordan: Toutefois, il est quelquefois difficile de faire la distinction; nous en avons déjà parlé à plusieurs occasions. Qui bénéficie des brise-glace? Si le système existe, je suppose qu'il va vous falloir payer une certaine part de ce service puisque vous en profitez.

Comprenez-vous ce que je veux dire?

M. Shanahan: Très bien.

M. Jordan: Mais vous pensez que le secteur maritime au Canada pourrait être viable s'il était géré convenablement.

M. Shanahan: Le secteur maritime canadien pourrait être beaucoup plus viable s'il était mieux géré et s'il ne devait pas d'autre part faire face à la concurrence d'autres formes de transport subventionnées.

M. Jordan: La commercialisation du secteur maritime serait-elle la solution?

M. Shanahan: Cela aiderait.

M. Jordan: C'est tout ce que je veux savoir, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Guimond, please go ahead.

M. Guimond: Merci, messieurs, pour votre présentation. Avant toute chose, j'aimerais vous féliciter pour la qualité de votre rapport, pas uniquement au niveau de la présentation matérielle, mais aussi au niveau du contenu. C'est un excellent mémoire qu'on a devant nous.

Je vous questionne sur la page 10 de la version française, mais auparavant, je vais juste vous faire un commentaire sur l'abolition de l'Association des employeurs maritimes.

• 1825

J'ai parlé avec quelques armateurs et avec quelques compagnies d'arrimage aussi. Je ne vous dirai pas que cela ne m'a pas été dit aussi par des représentants syndicaux et des débardeurs du Port de Montréal et du Port de Québec. C'est une proposition qui chemine énormément, et je pense que notre Comité aura à envisager cette question.

Dans les recommandations, vous parlez de la décentralisation du processus décisionnel et de la gestion et l'harmonisation des règlements. Au niveau de la décentralisation, que doit-on comprendre? Cela ne ressort pas noir sur blanc dans le texte, à moins que je l'aie mal lu. Qu'est-ce que vous avez à nous dire concernant Ports Canada? Est-ce que Ports Canada devrait avoir un avenir?

Mr. Shanahan: I'm sorry I can't answer you in French.

We don't see a necessity for Ports Canada as such. We believe each major port should be operated and managed by the people who are using that port. Quebec City's interests are much different from Vancouver's interest. The interested businessmen who depend on Quebec City for the success of their business should be running the Port of Quebec. The overall structure is too top-heavy, in our opinion. It should be localized where the local management would understand the problems of that particular port.

M. Guimond: Le deuxième sujet est la question du pilotage. Parce que je représente une circonscription de la région de Québec, c'est une donnée que je connais, mais j'en parle pour le bénéfice de mes collègues ici. Je crois que c'est en octobre que la raffinerie d'Ultramar a accueilli le plus long bateau de l'histoire du fleuve Saint-Laurent, un bateau de 1 000 pieds de long, l'*Alexita*. C'est un bateau suédois qui contenait, si ma mémoire est bonne, un million et demi de barils et qui pouvait en contenir jusqu'à 2 millions. C'est un bateau de mille pieds de long. Quand vous l'avez tourné dans le fleuve pour le renvoyer vers la mer, il était à quelques mètres des deux extrémités du fleuve Saint-Laurent. Est-ce que c'est exact?

M. Forget: C'est exact. C'est l'*Alexita*, un bateau battant pavillon suédois. C'est un bateau qui a traversé l'Atlantique avec deux millions de barils, mais qui a laissé la moitié de sa cargaison à Point Tupper en Nouvelle-Écosse et qui a amené un million de barils à la raffinerie de Saint-Romuald.

Quand on traverse l'Atlantique avec deux millions de barils, cela réduit considérablement les coûts de transport qui sont énormes dans ce cas. Le déchargement d'un million de barils à Point Tupper facilite les choses. Cela raccourcit aussi la période.

[Translation]

Le président: Merci, monsieur.

Monsieur Guimond, allez-y.

Mr. Guimond: Thank you, gentlemen, for your presentation. First of all, I would like to congratulate you for the quality of your report, not only for its format, but also for its content. It is an excellent brief.

I will ask you a question relating to page 9 but, before that, I would just make a comment on abolishing the Association of Maritime employers.

I've spoken with several shipowners and also with several stevedoring companies. I won't say that it wasn't also mentioned by the union representatives and the longshoremen from the Port of Montreal and the Port of Quebec. It is a proposal that is being thrown around a lot, and I think our Committee will have to look into the issue.

In your recommendations, you talk about decentralizing the decision-making process and management and harmonizing regulations. What do you mean in terms of decentralization? Your position in the text is not clear, unless I read it wrong. What is your position on Ports Canada? Should Ports Canada have a future?

M. Shanahan: Je regrette de ne pas pouvoir vous répondre en français.

Nous croyons que Ports Canada en tant que tel n'est pas nécessaire. Nous croyons que les utilisateurs de chaque grand port canadien devraient exploiter et gérer le port. Les intérêts de la ville de Québec diffèrent énormément de ceux de Vancouver. Les entrepreneurs intéressés qui dépendent de la ville de Québec pour réussir en affaires devraient être responsables de la gestion du port de Québec. À notre avis, la structure est trop lourde au sommet. Il faut une structure locale, et des gestionnaires locaux qui comprennent les problèmes du port en question.

Mr. Guimond: The second point concerns pilotage. Since I represent a Quebec city riding, this is a fact I know, but I'm mentioning it here for the benefit of my colleagues. I believe it was in October that the Ultramar Refinery received the longest boat in the history of the St. Lawrence River, the *Alexita*, which was more than 1,000 feet long. If I remember correctly, it was a Swedish boat carrying 1.5 million barrels, with a capacity of up to 2 million barrels. The boat was 1,000 feet long. When you turned it in the Seaway to send it back out to the sea, it was just a few metres from the two shores of the St. Lawrence River. Is that correct?

Mr. Forget: That is correct. It was the *Alexita*, a Swedish-flagged ship. It crossed the Atlantic with 2 million barrels, but left half of its cargo in Point Tupper, Nova Scotia, and brought back a million barrels to the Saint-Romuald Refinery.

Crossing the Atlantic with two million barrels considerably reduces the transportation costs which are very high in this case. Unloading one million barrels at Point Tupper made things easier. It also decreased the period.

[Texte]

On pourrait aussi faire du transbordement à certains endroits. Actuellement, ce qu'on regarde, c'est la possibilité d'amener de plus gros bateaux. On l'a fait en travaillant de concert avec la Garde côtière, avec les pilotes, avec les autorités, pendant une période d'à peu près un an pour s'assurer qu'un bateau de cette envergure-là pouvait naviguer confortablement et sans danger sur le Saint-Laurent. Ceci s'est très bien réalisé. Effectivement, c'est un bateau qui a un peu plus de 1 000 pieds de long. Mais, pour votre information, on ne peut pas venir avec plus de 1,2 million de barils à la raffinerie, à cause du tirant d'eau. Donc, même s'il a une capacité totale de 2 millions, le maximum avec lequel il pourrait se rendre à Saint-Romuald, c'est environ 1,2 million de barils.

M. Guimond: Vous vantez les mérites de l'engagement d'Ultramar quant à la sécurité et à la protection de l'environnement. Je pense que cette société ne voudrait pas être accusée d'avoir causé aux côtes de l'Île d'Orléans, aux battures de Beauport et à l'archipel de Montmagny un autre *Exxon Valdez*.

M. Forget: Pas du tout. Notre premier engagement est envers la sécurité et l'environnement. Donc, pour nous, il est important qu'à chaque fois qu'on utilise des bateaux, on s'assure que les équipages et les officiers satisfont aux exigences et aux normes que nous mettons de l'avant au niveau de la sécurité. Il est important de savoir l'historique des bateaux qu'on utilise et de s'assurer que ce sont des bateaux, de prime abord, qui ont doubles parois, double coques, des bateaux qui sont de construction récente.

• 1830

D'ailleurs, actuellement, 90 ou 95 p. 100 des bateaux qui amènent la matière première, le pétrole brut, sont des bateaux de construction récente, de 1992-1993, avec des doubles coques et des doubles parois. Un peu plus de 80 p. 100 des bateaux côtiers qu'on utilise actuellement sont aussi des bateaux de construction récente.

M. Guimond: A-t-on besoin de pilotes sur le Saint-Laurent? Et j'ai une sous-question là-dessus. Quand vous parlez de la commercialisation du pilotage avec l'objectif d'intensifier la concurrence dans l'industrie, vous parlez des relations officielles entre les utilisateurs des services de pilotage et les pilotes. Sur le même sujet du pilotage, mais dans un autre ordre d'idées, est-ce que vous recommandez l'abolition des administrations de pilotage?

M. Forget: Je vais laisser mon collègue répondre au point de vue technique, mais je peux vous dire qu'on croit que les pilotes ont leur place; on a besoin d'eux à certaines périodes de l'année et dans certaines régions données. On ne pourrait pas travailler sans ces gens-là. Le travail qu'ils font pour nous a été efficace et il est toujours efficace. Il est important et nécessaire, sauf qu'il y a des correctifs à apporter.

Il y a des façons de modifier la structure du travail, la façon dont on peut obtenir les services de ces gens-là et la rapidité avec laquelle on peut obtenir leurs services. Les frais d'utilisation de ces gens sont très élevés. Donc, la structure est à revoir.

Quant à l'utilisation, on dit que dans la région où on utilise des bateaux, on a besoin des pilotes. C'est important, car ils sont familiers avec les installations et la voie navigable, le Saint-Laurent.

[Traduction]

Transshipping is also a possibility in some places. Currently, we are looking into the possibility of bringing in bigger ships. We have been working in cooperation with the Coast Guard, pilots, and authorities for the past year to ensure that a ship of that size could navigate comfortably and safely on the St. Lawrence. The operation went smoothly. The ship was in fact just over 1,000 feet long. But, for your information, more than 1.2 million barrels cannot be brought into the refinery because of the draught. So even if the total capacity is two million, the maximum load it could bring into St. Romuald is roughly 1.2 million barrels.

Mr Guimond: You are praising Ultramar's commitment to safety and protecting the environment. I doubt that your company would want to be accused of having caused another *Exxon Valdez* on the shores of Orleans Island, the Beauport Flats, or the Montmagny Archipelago.

Mr. Forget: Not at all. Our main commitment is to safety and the environment. Therefore, for us, each time we use a ship, it is important to ensure that the crew and the officers meet the safety standards and requirements that we have set. It is important to have background information on the ships that we use and to ensure that they are first and foremost double hulled ships that have been built recently.

In addition, 90 or 95% of ships currently transporting raw materials and crude oil have been built recently, in 1992-1993, and are equipped with a double hull and double walls. Just over 80% of the coastal ships we currently use have also been built recently.

Mr. Guimond: Are pilots required on the St. Lawrence? I have a sub-question as well. When you talk about commercializing pilotage services with a view to intensifying competition in the industry, you talk about official relationships between those who use pilotage services and pilots. Still on pilotage, but from another angle this time, would you recommend abolishing pilotage authorities?

Mr. Forget: I will let my colleague provide a technical response, but I can assure you that we believe that pilots have a role; there services are required at certain times during the year and in certain regions. Working without them would be impossible. The work they have done for us has always been and is efficient. It is important and necessary, except that there are certain changes that must be made.

There are ways of modifying the work's structure, the way we obtain services from these people and the speed with which we can obtain these services. Their user fees are very high. So the structure must be revamped.

As regards use, pilots are needed in regions where ships are used. It is important, because they are familiar with the facilities and with the waterway, the St. Lawrence.

[Text]

[Translation]

Malgré le fait qu'on utilise des pilotes et des bateaux qui sont familiers avec nos installations, il y a beaucoup de choses à revoir au niveau de la structure, au niveau du travail que ces gens-là font. On ne met pas en doute leur professionnalisme et leur expertise, mais on dit qu'il y a des façons différentes de faire les choses qui sont plus sensibles aux besoins des clients, surtout en matière de coûts, bien entendu.

M. Guimond: Et l'autre réponse?

Mr. Shanahan: I'd like to first of all endorse my colleague's opinion. My company, in conjunction with Shell International, conducted a study of the St. Lawrence River. We called it a high-risk navigational study. We carried it out on behalf of the Canadian Petroleum Products Institute in 1991-92.

We produced a report, which we submitted to the coast guard at the time. Together with its many recommendations for improved navigation and so on was a strong recommendation that in all instances of loaded tankers of over 40,000 tonnes coming into the St. Lawrence, two pilots be used between Les Escoumins and Quebec City. We have completely endorsed the use of pilots in district one, entre Québec City and Montréal.

We don't want to get away from using pilots. What we want is to make the pilotage cost-effective and responsive to the customers, which it is not today. We could give you many instances of call-out procedures and regulations concerning the conduct of pilots.

Our major concern is safety and protection of the environment. As you can imagine, the last thing we would ever want is for a tanker to have an accident in the St. Lawrence River.

There are things like the drug and alcohol policy. In all our charter parties, with shipowners, we insist on a clause that a drug and alcohol policy is included. We cannot do that with pilotage because we don't have control over the pilotage.

There are many things. There's commercialization, obviously, but there are other factors, too.

The Chairman: Joe, did you want to ask a question?

Mr. Fontana: I just wanted a clarification.

You started to give us some instances of dealing with the pilots. Let me get it straight. Are you dealing with the pilots or the Pilotage Authority? You deal with the Pilotage Authority, right? You don't deal directly with the pilots. So when you're talking about the delivery of the service, your interface is with the Pilotage Authority.

Mr. Shanahan: That is correct. Our major problem is not dealing so much on a day-to-day basis with the authority. There are work practices, procedures and cost controls between the authority and its employees, maybe, that give us the problem of a lack of commercial activity.

The Chairman: Thank you, Joe.

Despite the fact that we use pilots and ships that are familiar with our facilities, there are changes that must be reviewed with respect to the structure and the work that these people do. We are not calling their professionalism or their expertise into question, but there are other ways of proceeding which are more sensitive to clients' needs, especially in terms of costs.

Mr. Guimond: And the other answer?

M. Shanahan: J'aimerais commencer par appuyer l'opinion de mon collègue. Ma compagnie, de concert avec Shell International, a entrepris une étude du Saint-Laurent. Nous l'avons intitulée «a high-risk navigational study». Nous l'avons réalisée pour le compte de l'Association canadienne des producteurs pétroliers en 1991-1992.

Nous avons rédigé un rapport que nous avons soumis à la Garde côtière canadienne à l'époque. En plus des recommandations visant à améliorer la navigation, il y en avait une qui préconisait le recours à deux pilotes entre Les Escoumins et Québec pour chaque pétrolier de plus de 40 000 tonnes qui entre dans le Saint-Laurent. Nous approuvons sans réserve le recours aux pilotes dans le district n° un, entre Québec et Montréal.

Nous ne voulons pas abolir les services de pilotage. Nous voulons nous assurer que le pilotage soit rentable et adapté aux besoins des clients, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Nous pourrions vous donner plusieurs exemples de procédure et de règlements concernant le comportement des pilotes.

Notre préoccupation principale porte sur la sécurité et la protection de l'environnement. Comme vous pouvez l'imaginer, nous ne voudrions jamais qu'un pétrolier ait un accident dans le Saint-Laurent.

Il y a également le principe concernant la consommation de drogues et d'alcool. Chaque fois que nous négocions avec un armateur pour l'affrètement d'un navire, nous assistons sur l'inclusion d'une clause qui porte sur la consommation de drogue et d'alcool. Nous ne pouvons pas en faire autant avec des services de pilotage, parce que nous ne contrôlons pas ces services.

Il y a plusieurs aspects. Il y a la commercialisation, évidemment, mais il y a également d'autres facteurs.

Le président: Joe, aviez-vous une question à poser?

M. Fontana: Je voulais tout simplement une précision.

Vous avez commencé à parler d'exemples où vous traitez avec des pilotes. Permettez-moi de bien comprendre. Traitez-vous avec des pilotes ou avec l'administration de pilotage? Vous traitez avec l'administration de pilotage, n'est-ce pas? Vous n'êtes pas en contact direct avec les pilotes. Donc lorsque vous parlez de la prestation des services, c'est par l'intermédiaire de l'administration de pilotage.

M. Shanahan: C'est exact. Le problème principal n'est pas au niveau du contact quotidien avec l'administration. Il y a des méthodes de travail, des procédures et des contrôles des dépenses entre l'administration et ses employés qui sont peut-être à l'origine d'un manque d'activités commerciales.

Le président: Merci, Joe.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Gouk, did you have any questions?

Monsieur Gouk, avez-vous des questions?

• 1835

Mr. Gouk: Yes, just briefly on the ice-breaking aspect. Of the ships you use, do some of them or some number or percentage of them have ice-strengthened hulls for winter operation?

Mr. Shanahan: At the moment we have ten ships on charter. Of the ten only one does not have ice capability. Of our six coastal ships, they all are ice-class I or higher. Of our international ships, our crude oil ships, three of them are ice-strengthened and only one is not.

Mr. Gouk: Would you see some rationale for some cost recovery of ice-breaking services if it were scaled according to the ice integrity of the ship being used? High ice-strengthened ships would receive lower charges, with ships that aren't ice-strengthened—and some people have questioned them operating in winter waters in Canada—paying a proportionately higher fee for the service.

Mr. Shanahan: As a responsible charterer, first of all I believe the coast guard should implement some of the joint industry-coast guard recommendations for the operation of ships in ice. I believe some of them should be made regulation and not recommendation.

For instance, the most important thing with operating a ship in ice in the St. Lawrence River is not ice-strengthening, it's a proper engine cooling system. We have advocated now for many years that ships should not be allowed to come into the river in the winter unless they have a proper cooling system. Most of the time the coast guard ice-breakers are going to the assistance of ships to help ships that can't maintain their own power because they don't have a proper cooling system, not because they're in danger of getting crushed in ice.

With regard to cost recovery from ice-breakers, I think our major point is that the St. Lawrence River from Montreal through the gulf into the sea is a major artery that is serving so many people that it would be very hard to define that such a main artery should not be kept open for the public good. If, however, a particular user wants to go into a particular port that is of benefit just to that user, then we see no reason that there shouldn't be cost recovery.

Again, when it comes to the ice-breaker, we believe if ice-breaker services are going to be commercialized... If you look at the coast guard ice-breakers, for instance, you could compare the *Louis St. Laurent* with the *Terry Fox*. The *Louis St. Laurent* has a crew of over 50 men and it costs a fortune to operate. It has a certain amount of efficiency, but it has multiple roles that many government departments have a hand in and that are of no interest to commercial shipping.

Mr. Gouk: Oui. J'ai une brève question au sujet du déglacage. Parmi les navires que vous utilisez, certains ont-ils une coque renforcée pour la navigation hivernale?

Mr. Shanahan: Pour l'instant, nous avons 10 navires en affrètement. Sur ces 10, un seul n'est pas équipé pour le déglacage. Quant à nos six navires côtiers, ils ont tous une capacité de déglacage de catégorie 1 ou supérieure. Pour ce qui est de nos navires internationaux, de nos pétroliers de brut, trois d'entre eux sont renforcés contre la glace et un seul ne l'est pas.

Mr. Gouk: Accepteriez-vous le recouvrement des coûts des services de déglacage si les frais étaient calculés selon la protection du navire contre les glaces? Ainsi, les navires bénéficiant d'une protection supérieure se verraient imposer de frais moindres alors que ceux qui ne sont pas du tout renforcés—et certaines personnes ont même contesté leur présence dans les eaux canadiennes en hiver—paieraient des frais proportionnellement plus élevés pour le service.

Mr. Shanahan: En tant que nolisier responsable, je pense tout d'abord que la garde côtière devrait appliquer certaines des recommandations élaborées conjointement par l'industrie et la garde côtière pour la navigation dans les glaces. Je pense que certaines d'entre elles auraient davantage à être transformées en règlements au lieu de rester de simples recommandations.

Par exemple, pour pouvoir naviguer dans les glaces sur le Saint-Laurent, il ne suffit pas d'avoir une coque renforcée, mais bien un circuit de refroidissement du moteur. Depuis de nombreuses années déjà, nous préconisons d'interdire l'accès au fleuve en hiver aux navires qui n'ont pas un système adéquat de refroidissement du moteur. La plupart du temps, les brise-glaces de la garde côtière doivent se porter au secours de navires qui ne peuvent plus avancer non pas parce qu'ils risquent d'être coincés dans les glaces mais parce qu'ils n'ont pas de système de refroidissement adéquat.

Pour ce qui est de recouvrer les coûts liés au déglacage, nous estimons que le Saint-Laurent de Montréal jusqu'à la mer en passant par le golfe, est une artère cruciale qui dessert une clientèle tellement vaste qu'il serait très difficile de justifier de ne pas la garder ouverte dans l'intérêt public. Cependant, si un usager en particulier tient à avoir accès à un port donné et que cela n'est avantageux que pour lui, nous ne voyons pas pourquoi on ne pourrait pas recouvrer les coûts en question.

Encore une fois, pour ce qui est du déglacage, nous croyons que si ces services doivent être commercialisés... Si l'on prend par exemple les brise-glaces de la garde côtière, on peut établir une comparaison entre le *Louis St-Laurent* et le *Terry Fox*. Le *Louis St-Laurent* a un équipage de plus de 50 hommes et il coûte une fortune pour le faire fonctionner. Il affiche une certaine efficacité mais il joue des rôles multiples qui sont dictés par de nombreux ministères gouvernementaux et qui n'intéressent pas la navigation commerciale.

[Text]

A more commercially minded constructed ship like the *Terry Fox*, built solely and specifically to break ice to support shipping or drilling as it was in the Arctic, has a crew of 18 men and probably costs a quarter of the cost to operate. Maybe that's what we need for commercial ice-breaking.

Mr. Gouk: I just want to go back to what you said about keeping open the normal routes of travel for shipping. We've heard some input from some of the ports well east of you, Halifax being one, that our competitive advantage should be the fact that we are an open water port, that we don't have any significant icing.

Consider the Port of Montreal, as an example. It's not isolated to Montreal alone, but it's a strong example that they are in effect receiving a subsidy if they get free ice-breaking to get in when the port of Halifax is sitting there without ice at all. That amounts to a subsidy. What comment would you make on that?

Mr. Shanahan: In certain instances, Halifax may have some course of complaint, but in our business certainly it wouldn't make any sense because our refinery is in Quebec. Halifax is not an alternative for shipping oil in or out of Canada.

There are two refineries. There's a refinery in Halifax that serves that part of the world. There's no way you could maintain the flow of liquid fuels into Quebec by, say, shipping through Halifax, but why is the ice-breaker service there in the first place? Ice-breaking was started in the St. Lawrence River originally for flood control, not for keeping shipping going. As we've seen over the years, we have better and better ships sailing into the St. Lawrence, which actually are taking probably less support from ice-breaking than they did ten or fifteen years ago.

[Translation]

Un navire construit dans une perspective plus commerciale comme le *Terry Fox*, précisément pour briser les glaces afin de venir en aide à la navigation ou au forage, comme c'était le cas dans l'Arctique, a un équipage de 18 hommes et il en coûte à peu près le quart du *Louis St-Laurent* pour le faire fonctionner. C'est sans doute ce dont nous avons besoin pour le déglacage commercial.

M. Gouk: Je voudrais revenir sur ce que vous avez dit au sujet du maintien en service des routes normales de navigation. Nous avons entendu des témoignages de représentants de certaines ports situés bien à l'est, Halifax notamment, qui estiment qu'ils disposent d'un avantage concurrentiel du fait qu'il s'agit d'un port d'eau libre qui est pratiquement dépourvu du glace.

Prenons le cas du Port de Montréal. Montréal n'est pas seul en cause, mais c'est un bon exemple du fait qu'il reçoit en réalité une subvention s'il obtient un service de déglacage gratuit alors que le Port de Halifax lui est tout à fait dépourvu de glace. Cela représente une subvention pour le Port de Montréal. Avez-vous des observations à faire à ce sujet?

M. Shanahan: Dans certains cas, Halifax peut avoir raison de se plaindre, mais pour notre entreprise, il ne serait absolument pas logique de nous servir de ce port étant donné que notre raffinerie est à Québec. Halifax n'est donc pas une solution pour ce qui est du transport du pétrole à destination ou en provenance du Canada.

Il existe deux raffineries. Il y a une raffinerie à Halifax, qui dessert cette région du monde. Et il serait impossible de maintenir la circulation de carburants liquides vers le Québec en passant par Halifax. Cela dit, quelle est d'entrée de jeu la raison d'être du service de déglacage? À l'origine, le déglacage a été entrepris sur le Saint-Laurent pour lutter contre les inondations, et non pas pour assurer la libre circulation des navires. Comme on l'a vu au fil des années, les navires qui empruntent le Saint-Laurent sont de plus en plus perfectionnés et ont probablement moins besoin de l'aide des brise-glaces que ce n'était le cas il y a 10 ou 15 ans.

• 1840

Mr. Gouk: I'm not suggesting the ships should start paying for the portion that can reasonably be attributed to flood control. I know that is necessary. I'm not saying all the money the coast guard spends on ice-breaking should be recoverable. But for those parts that are spent specifically to get a ship to a port when there is some alternative—whether it's an economically viable alternative or not, there is in fact an alternative—those are the times I might suggest we should perhaps be looking at some cost recovery and at that point scaling it according to the ice capacity of the ship it's assisting.

Mr. Shanahan: I think that's a fair comment, particularly with the isolated ports. We serve small, isolated ports where you can definitely say the only reason for this ice-breaker is to get into that port. It's a fair comment.

M. Gouk: Je ne laisse pas entendre que les propriétaires de navires devraient commencer à payer pour la partie du déglacage qui peut raisonnablement être attribuée à la lutte contre les inondations. Je sais que c'est nécessaire. Je ne dis pas que la totalité de l'argent que la Garde côtière consacre au déglacage doit être recouvré. Mais pour la portion qui est consacrée spécifiquement à aider un navire à se rendre au port, alors qu'il y a une solution de rechange—que cette solution soit rentable ou pas, elle n'en est pas moins une solution de rechange—je trouve que nous devrions peut-être envisager le recouvrement de ces coûts tout en les réduisant en fonction de la capacité du navire de naviguer dans les glaces.

M. Shanahan: Je trouve que c'est une observation juste, surtout pour les ports isolés. Nous desservons des petits ports isolés pour lesquels on peut assurément dire que la seule raison d'être du brise-glaces est de permettre aux navires de se rendre dans ce port. C'est juste.

[Texte]

Yes, we are supportive. Where the service can be recognized as being solely there for the commercial interest, yes, we're prepared to pay for it. However, what we pay for should be a commercial ice-breaking service and not something else. Unfortunately, I do believe a lot of the coast guard ice-breakers and their operating costs are not specifically related to ice-breaking.

Mr. Gouk: You may not want to pay for a new ice-breaker.

Mr. Shanahan: They have many roles.

The Chairman: Mr. Guimond, did you have a quick question?

Mr. Guimond: Yes, but not concerning ice-breaking.

The Chairman: That's good. Maybe it's a quick one.

Mr. Guimond: Maybe the Reform members have some plans—

The Chairman: No, no. Go to your question.

Mr. Guimond: —to run a candidate in Halifax. It would be good for your election.

Mr. Gouk: And Quebec.

M. Guimond: Vous mentionnez à la page 16 certaines recommandations dont notre Comité devrait tenir compte dans le cadre de son mandat. Je trouve ça très intéressant. On devrait déterminer qui sont les principaux bénéficiaires des services de la Garde côtière et les conditions dans lesquelles les services sont offerts, et vous mentionnez les services qui sont nécessaires.

«Nécessaire» est une notion—et mes collègues de la majorité libérale vont rire quand ils vont m'entendre dire ça parce que ce n'est pas la première fois—qui est, dans une certaine mesure, subjective parce que ce qui peut être nécessaire pour moi n'est pas nécessairement nécessaire pour vous.

Quels seraient les critères pour déterminer quels services sont nécessaires?

It's the broken record technique. In psychology we studied that. It's like ice-breaking. . .

Mr. Shanahan: First of all, here's where you need a task force to find out what is necessary. For instance, we talk in here about services that are supplied, such as search and rescue. It's a terrific burden on the country to supply these services. Much of the cost of those services could be reduced if, for instance, fishermen were forced to put EPIRBs on their fishing boats at a relatively low cost.

There's no easy answer to give you off the cuff, but certainly I think what we need to have is a task force to define what is necessary.

Mr. Guimond: This is the reason we pay a lot of money.

The Chairman: Thanks, Michel.

Mr. Fontana: I'll just give you a theoretical situation, because I like your approach to how you address the ports sector. You talk about the competitive power of each port and how one can enhance its autonomy in decision-making and its flexibility.

[Traduction]

Oui, nous sommes en faveur de cela. Quand il est notoire que les intérêts commerciaux sont la véritable raison d'être du service, oui, nous sommes disposés à payer. Toutefois, nous devrions payer pour un service commercial de déglacage et rien d'autre. Malheureusement, je crois qu'une bonne part des activités et du coût de fonctionnement des brise-glace n'est pas spécifiquement lié au déglacage.

M. Gouk: Vous ne voulez peut-être pas payer un nouveau brise-glace.

M. Shanahan: Ils ont de nombreux rôles.

Le président: Monsieur Guimond, avez-vous une brève question?

M. Guimond: Oui, mais pas au sujet du déglacage.

Le président: Très bien, elle sera peut-être brève.

M. Guimond: Peut-être les députés réformistes prévoient-ils. . .

Le président: Non, non. Posez votre question.

M. Guimond: . . . présenter un candidat dans Halifax. Ce serait bon pour vous faire élire.

M. Gouk: Et pour le Québec.

Mr. Guimond: You mentioned in page 16 some recommendations that our committee should take into account within our mandate. I find this to be quite interesting. We should determine who are the main beneficiaries of the coast guard services and the conditions in which these services are offered, and you mentioned the services that are necessary.

The word "necessary" is a notion—and my colleagues from the Liberal majority will laugh when they will hear me say that because it is not the first time—that is somewhat subjective because what could be necessary in my view may not be necessary for you.

What would be the criteria to determine what services are necessary?

C'est la technique du disque brisé. Nous avons étudié cela en psychologie. C'est comme le déglacage. . .

M. Shanahan: Premièrement, il faut un groupe de travail pour déterminer ce qui est nécessaire. Par exemple, nous parlons ici de services qui sont fournis, comme la recherche et le sauvetage. C'est un très lourd fardeau pour le pays que de fournir ces services. Le coût de ces services pourrait être grandement réduit si, par exemple, les pêcheurs étaient forcés de doter leurs navires de signalisateurs d'urgence à un coût relativement minime.

Il n'est pas facile de vous répondre à brûle pourpoint, mais chose certaine, je crois qu'il faut établir un groupe de travail pour définir ce qui est nécessaire.

M. Guimond: C'est pour cela que ça coûte cher.

Le président: Merci, Michel.

M. Fontana: Je vais vous énoncer une situation théorique, car j'aime bien votre façon d'aborder la question des ports. Vous parlez de la concurrence entre les ports et de la possibilité d'accroître l'autonomie décisionnelle et la souplesse.

[Text]

What would you think if in fact the port itself had all the authority and the flexibility to make all those decisions and therefore to deal with the client and could handle all the aspects of what a shipper required—namely, pilotage and user fees, because you're interfacing on a 1:1 basis? Have the port be the central authority and decision-maker along with the user with which they're negotiating with respect to all aspects of the needs of that particular user.

• 1845

Do you think that concept is workable, assuming, of course, that the federal government would remain in terms of regulations, safety and security and would make sure those things. . . but have the port be the interface—one interface—with the shipper to decide all those needs for the shipper, including pilotage, tariffs, fees and so on?

Mr. Shanahan: In areas like Halifax, for instance, I believe it would be relatively easy to put together such a structure. You have an isolated port that you can get to directly from the city. Vancouver may represent a similar situation.

It's not so easy on the St. Lawrence because you're passing through a whole series of ports along a river. Where do you draw the line between the pilotage for, say, Trois-Rivières, or the pilotage for Montreal?

But yes, I believe there are certain ports that could very well lend themselves to that idea.

Mr. Fontana: As you know, in other modes that would require either rail or truck, for that matter, whoever deals with the cargo in the first instance tracks it all the way through the system. So if in fact the port of entry was either Quebec or Montreal and it needed to go further, then they would handle all the requirements of that particular user and charge accordingly based on certain things. So there's only one point you want to deal with. They can take into consideration all those other costs.

I agree an open port is much different. Where there is more than one port involved or through the St. Lawrence Seaway, one could essentially work that out, but would they? Do you see that as workable?

Mr. Shanahan: I see it has certain advantages and definitely should be looked at. As we said, it's very workable in a single port area. It's something that should be well looked at in other areas, yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Fontana.

Gentlemen, thank you very much for your presentation to the committee. We appreciate the extra time you took to be here with us as well.

Mr. Shanahan: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Colleagues, I would like to welcome Michel Beauregard, president and CEO of Canada Maritime Agencies Limited.

We look forward, sir, to your presentation.

Mr. Michel Beauregard (President and Chief Executive Officer, Canada Maritime Agencies Limited): Thank you, Mr. Chairman, distinguished committee members. I think I was scheduled to appear in front of this committee in Montreal, but I've been delayed in recent weeks. I had a few problems.

[Translation]

Imaginez un instant que le port lui-même ait tout pouvoir de prendre n'importe quelle décision et donc de traiter directement avec le client, et puisse donc décider tout ce qui peut être nécessaire aux expéditeurs, à savoir le pilotage et les droits exigibles, car vous feriez alors directement affaire avec l'expéditeur. Que le port devienne l'autorité centrale et le décideur, de concert avec l'utilisateur avec lequel il négocie relativement à tous les besoins de chaque usager.

Croyez-vous que ce concept est réalisable, en supposant bien sûr que le gouvernement fédéral demeure chargé de la réglementation, de la sûreté et de la sécurité et s'assure de tout cela, tandis que le port traite directement avec l'expéditeur pour décider des besoins, y compris le pilotage, les tarifs, les frais, etc.?

M. Shanahan: À Halifax, par exemple, je crois qu'il serait relativement facile de mettre en place une structure de ce genre. C'est un port isolé auquel on accède directement à partir de la ville. Vancouver pourrait être dans le même cas.

Ce n'est pas aussi facile le long du Saint-Laurent, parce qu'on passe par une série de ports le long du fleuve. Comment attribuer les responsabilités respectives à l'égard du pilotage entre Trois-Rivières et Montréal?

Mais je crois, en effet, que certains ports pourraient très bien se prêter à une structure de ce genre.

M. Fontana: Comme vous le savez, dans d'autres modes que ce soit le rail ou la route, le premier maillon de la chaîne s'occupe de suivre le cheminement du fret tout le long du système. Donc, si le port d'entrée était Québec ou Montréal et que le fret doive aller plus loin, on pourrait s'occuper dans ces ports de toutes les besoins de cet usager et lui faire payer des frais en conséquence. Il suffit donc de faire affaire avec un seul point qui peut tenir compte de tous les autres coûts.

Je reconnais qu'un port océanique est très différent. Quand il y a plus d'un port en cause, notamment le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, ce serait peut-être possible d'établir ce système, mais les intervenants seraient-ils intéressés? Croyez-vous que ce soit faisable?

M. Shanahan: J'y vois certains avantages qui méritent qu'on s'y attarde. Comme nous l'avons dit, cela fonctionnerait très bien dans une région où il n'y a qu'un seul port. Il vaudrait la peine de se pencher là-dessus pour d'autres régions également, oui.

Le président: Merci, monsieur Fontana.

Messieurs, je vous remercie beaucoup pour votre présentation devant le comité. Nous vous sommes reconnaissants du temps supplémentaire que vous avez bien voulu nous consacrer.

M. Shanahan: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Chers collègues, je souhaite maintenant la bienvenue à Michel Beauregard, président et chef de la direction de l'Agence Canada maritime Limitée.

Vous avez la parole, monsieur.

M. Michel Beauregard (président et chef de la direction, Agence Canada Maritime Limitée): Merci monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité. Je devais comparaître devant le comité à Montréal, mais j'ai été retardé ces dernières semaines. J'ai eu quelques problèmes.

[Texte]

Thank you for inviting Canada Maritime to participate in these public hearings and for the opportunity to present this brief. We'd like to perhaps give you a brief outline of our company.

Canada Maritime Limited is a wholly owned subsidiary of Canadian Pacific Limited held indirectly through CP Ships Inc. Canada Maritime was founded at the beginning of 1984, although CP has provided liner service on the North Atlantic for nearly a century.

CP Ships's principal holdings are Canada Maritime Limited and Racine Terminal Limited, Racine being the largest container terminal in the port of Montreal and in Canada.

Our principal business is providing door-to-door marine container services between North America and Europe. We currently own and operate eight ships on both services we operate, Northern and Mediterranean Services.

Our company also shares capacity on five additional ships through its strategic alliance with OOCL and Jadroplov.

Our eight ships have an aggregate capacity of 9,160 TEUs while the combined capacity of all thirteen ships is 14,840 TEUs. All ships used by Canada Maritime are ice-strengthened and can generally operate reliably on the St. Lawrence on a year-round basis.

• 1850

In a time of globalization, with megacarriers offering customers worldwide coverage, we've adopted a niche strategy, concentrating all our efforts through only one port in North America.

I would like to give you a few key facts that are important with respect to some of the considerations we will present.

The estimated Canadian containerized trade to Europe—and by Europe, I mean northern Europe and the Mediterranean—through the North American east coast ports, that is, Montreal, Halifax and the U.S. east coast, is estimated at about 300,000 TEUs.

Mr. Jordan: What's a TEU?

Mr. Beauregard: A TEU is the 20-foot equivalent unit, the equivalent of a 20-foot container.

Approximately 60% to 70% of the Canadian trade transits via the Port of Montreal. In 1994 the container volume in the Port of Montreal exceeded 700,000 TEUs, and 50% of these containers were of U.S. origin or destination. Of the port volume 60% is moved by rail.

In 1994 Canada Maritime carried approximately 250,000 TEUs, of which 60% were of U.S. origin destination. The Racine terminal itself handled over 390,000 TEUs. With our partner, OOCL, we have deployed a total ship capacity of approximately 460,000 TEUs, which is roughly 1.5 times the Canadian market.

[Traduction]

Nous vous remercions d'avoir invité Canada maritime à participer à ces audiences et pour l'opportunité de présenter ce mémoire. Nous voudrions d'abord vous donner un bref aperçu de notre compagnie.

Canada maritime Limitée est une filiale de Canadien Pacifique Limitée, à travers CP Ships Inc. Canada maritime a été formé au début de 1984, toutefois Canadien Pacifique est impliqué dans des services maritimes sur l'Atlantique depuis près d'un siècle.

Les principales filiales de CP Ships sont Canada maritime Limitée et Terminus Racine (Montréal Limitée). Terminus Racine est le plus important terminus de conteneurs à Montréal et au Canada.

Notre principale activité commerciale est de fournir un service de conteneurs porte-à-porte entre l'Amérique du Nord et l'Europe. Actuellement, nous possédons et exploitons huit navires sur nos services d'Atlantique nord et de la Méditerranée.

Notre compagnie partage aussi une capacité d'espace sur cinq autres navires grâce à des alliances stratégiques avec OOCL et Jadroplov.

Nos huit navires ont une capacité totale de 9 160 TEU, tandis que la capacité totale des 13 navires est de 14 840 TEU. Tous les navires utilisés par Canada Maritime sont renforcés pour la glace et peuvent généralement opérer de façon fiable sur le Saint-Laurent durant toute l'année.

À l'ère de globalisation, des transporteurs géants offrant à la clientèle une couverture mondiale, nous avons adopté une stratégie de «niche», concentrant tous nos efforts sur un seul port en Amérique du Nord.

Je voudrais maintenant vous faire part de certains faits essentiels qu'il importe de connaître en rapport avec certains considérations que nous allons vous présenter.

Le marché canadien de marchandises conteneurisées entre l'Europe—et j'entends par l'Europe le nord de l'Europe et la Méditerranée—et les ports de l'Est nord-américain, c'est-à-dire Montréal, Halifax et les ports de la côte est des États-Unis, est estimé à 300 000 TEU.

M. Jordan: Qu'est-ce qu'un TEU?

M. Beauregard: Un TEU est une unité équivalant à 20 pieds, c'est-à-dire l'équivalent d'un conteneur de 20 pieds de long.

Environ 60 à 70 p. 100 du marché canadien transite par le port de Montréal. En 1994, le volume de trafic conteneurisé au port de Montréal a dépassé 700 000 TEU et 50 p. 100 des conteneurs étaient d'origine ou de destination américaine. Soixante pour cent des conteneurs du port de Montréal ont transité par rail.

En 1994, Canada Maritime a transporté approximativement 250 000 TEU, dont près de 60 p. 100 étaient d'origine ou de destination américaine. Le terminus Racine a manipulé plus de 390 000 TEU. Avec nos partenaires OOCL et Jadroplov, nous avons déployé une capacité annuelle totale d'environ 460 000 TEU, ce qui est à peu près une fois et demie le marché canadien.

[Text]

By successfully marketing our services in the U.S.A. and Canada, we've built a critical mass of volume essential to generate economies of scale needed to remain competitive with global carriers. Our Canadian customers reaped the benefit of these economies. This is illustrated by the fact that our average revenue per TEU—their cost—has been relatively flat over the last 10 years.

It is vital for us that our overall system costs remain competitive. To achieve this, we work very hard to keep our component costs as low as possible.

I should add that if we look at our curve of costs for the same period, it is also flat. We've succeeded in keeping it relatively constant in terms of today's dollar.

Our objective is to build the most efficient and effective intermodal system in order to create a Canadian-owned world-class business that can compete effectively with the much larger global carriers. It is from this vision that I would like to present some of our comments on the issues.

On the port sector we indicated earlier that all our activities in North America are channelled through one port, the port of Montreal. This is quite different from our strategy in Europe, where our ships call at more than 10 ports. We use the port of Montreal as our only hub to deliver containers, by rail or truck, to or from our customers, across Canada and in our trading areas in the U.S.A.

As a customer of the port, we want the port to have the ability to quickly respond to our needs, service levels and infrastructures. Our relationship with the port is one of partnership, where our success is the port of Montreal's success.

Facing the challenge of fierce competition from U.S. ports, we need the port to remain cost-competitive. We do not see the relevance of the port of Montreal belonging to any national organization such as Canada Ports Corporation. We strongly recommend that the port of Montreal should receive the greatest amount of autonomy possible to achieve its mission of maintaining cost-effective service to the shipping community.

We would go as far as to say that in the longer term the Government of Canada should consider the possibility of full privatization of the port.

Our comments on pilotage will refer specifically to the LPA, the Laurentian Pilotage Authority. Since they have the responsibility of delivering pilotage service to shipping interests calling at many ports on the St. Lawrence, we feel they should be the institution that retains responsibility for delivery of pilotage service.

However, we would recommend change to the nominating procedures for board members. Stakeholders should be allowed to nominate their own representative, and political considerations should be removed from the process.

To reach Montreal we depend on the safe passage of our ships on the St. Lawrence and we recognize that we need pilotage service. We're a large user of pilotage service and we paid over \$2.6 million to the LPA in 1994.

[Translation]

Par une mise en marché couronnée de succès aux États-Unis et au Canada, nous avons bâti une masse critique de volume essentielle pour produire les économies d'échelle nécessaires nous permettant de demeurer compétitifs avec les transporteurs géants. Notre clientèle canadienne a bénéficié de ces économies telles qu'illustrées par notre revenu moyen par TEU (leurs coûts) a demeuré relativement stable depuis 10 ans.

Il est primordial que notre système intégral demeure compétitif et pour accomplir ceci, nous devons travailler fort à garder les coûts de chaque composante au plus bas niveau.

J'ajoute que si l'on examine la courbe de nos coûts pour la même période, on constate qu'elle est également plate. Nous avons réussi à garder nos coûts relativement constants en dollars actuels.

Notre objectif est de bâtir le système intermodal le plus efficace et le plus compétitif possible afin de créer une entreprise canadienne de classe mondiale qui pourra rivaliser avec succès avec les transporteurs géants. C'est de ce point de vue stratégique que nous aimerions vous présenter nos commentaires sur les enjeux devant nous.

Pour le secteur portuaire, nous avons dit au préalable que toutes nos activités en Amérique du Nord étaient concentrées sur le port de Montréal. Ceci diffère de notre stratégie en Europe où nos navires font escale dans plus de 10 ports. Nous utilisons le port de Montréal comme centre de distribution pour acheminer nos conteneurs, par rail ou camion, à destination où en provenance de nos clients à travers le Canada et aux États-Unis.

En tant que clients, nous voulons un port de Montréal qui puisse satisfaire rapidement nos besoins en services et infrastructures. Nous avons avec le port des relations de partenariat où notre succès est aussi le succès du port de Montréal.

Face à la dure compétition des ports de la côte est américaine, nous avons besoin d'un port des plus compétitifs. Nous ne voyons pas le besoin pour le port de Montréal d'appartenir à une organisation comme Ports Canada et recommandons fortement que la plus grande autonomie possible lui soit accordée afin d'accomplir sa mission qui est d'assurer des services compétitifs à l'industrie maritime.

Nous irions même jusqu'à dire qu'à long terme, le gouvernement du Canada devrait envisager la possibilité de privatiser complètement le port de Montréal.

Nos commentaires sur le pilotage se réfèrent spécifiquement à l'administration de pilotage des Laurentides. Comme l'administration doit fournir les services de pilotage à de nombreux ports sur le Saint-Laurent, nous croyons que c'est l'institution qui devrait en detenir la responsabilité.

Cependant, nous recommandons des changements quant à la nomination des membres de son conseil: les intervenants concernés devraient pouvoir proposer leurs représentants il ne devrait y avoir aucune considération d'ordre politique.

Pour parvenir à Montréal, il faut que nos navires puissent circuler en toute sécurité sur le Saint-Laurent et nous reconnaissons le besoin du service de pilotage. Nous sommes d'ailleurs un important utilisateur des services de pilotage, qui nous ont coûté plus de 2,6 millions de dollars en 1994.

[Texte]

Depending on the size of the ships in the period of the year, the cost per round trip varies from \$13,000 to \$51,000. There are a number of issues that concern us. One of these is financial self-sufficiency. The current deficit at the LPA is a direct result of everlasting delays in implementing tariffs. The current system of implementing tariff increases does not work. Through objections, users can delay implementation of change, which results in losses to the authorities.

We recommend a modification to the rate-making process and favour the incorporation of a negative disallowance factor in the Pilotage Act. This would allow pilotage authorities to implement tariff increases and eliminate the existing long delays following an application for increase.

In terms of availability of service, historically, the withdrawal of pilotage services, or even the threat of withdrawal, has put enormous pressure on the shipping industry to lobby pilotage authorities to grant pilots their demands.

Through negotiations with the two pilot corporations, the LPA has concluded contracts that incorporate a final-offer selection clause. This mechanism will guarantee the St. Lawrence system the continuous provision of pilotage services through the completion of the next round of negotiations. It will also ensure reasonable terms for the renewal of the contracts and guarantee customers the reliability of the St. Lawrence system. We recommend that this alternative dispute mechanism be included in the legislation.

In the area of productivity, as mentioned before, our objective is to streamline, wherever possible, all of the elements that are part of our cost structure. Therefore, with changes in technologies, such as electronic navigation, we recommend more flexible regulations that would favour the following: guaranteed year-round navigation for 24 hours a day; the elimination of double pilotage; and the possible flexibility in the designation of compulsory pilotage.

I have to say that, in recent years, progress has been achieved for providing reliable night navigation during winter months. We thank the efforts of the pilots, the LPA, and the Canadian Coast Guard. They made it possible for us.

On the Canadian Coast Guard, we support the current review and restructuring of the Canadian Coast Guard. As a user of the St. Lawrence system, we'd like to share our views on some elements:

1) Aids to navigation. As mentioned, we are equipping our ships with all the necessary equipment to take advantage of electronic navigation. Therefore, we support the elimination of unnecessary navigational aids by the coast guard.

2) Search and rescue. We consider this to be an essential service to be provided to any type of user by the government. In fact, commercial ships, when called upon, do participate in search and rescue operations.

[Traduction]

Selon la jauge des navires et la période de l'année, le coût par transit a varié de 13 000\$ à plus de 51 000\$. Plusieurs points particuliers nous concernent, notamment l'autosuffisance financière. Le déficit actuel de l'administration du pilotage est le résultat direct des nombreux délais dans la mise en vigueur des tarifs. Le système actuel de mise en vigueur des tarifs ne fonctionne pas. Par leurs objections, les usagers peuvent retarder l'entrée en vigueur de nouveaux tarifs ce qui résulte en des pertes pour l'APL.

• 1855

Nous recommandons fortement une modification à la méthode d'établissement des tarifs et nous prôtons l'insertion dans la législation d'une procédure de résolution négative. Ceci permettrait aux administrations de pilotage de mettre en vigueur les augmentations de tarifs et d'éliminer les longs délais suivant les demandes d'augmentation.

Pour ce qui est de la disponibilité du service, historiquement, le retrait du service de pilotage ou même la seule menace du retrait en période de négociations, a exercé d'énormes pressions sur l'industrie maritime qui a souvent encouragé l'administration à acquiescer aux demandes des pilotes.

L'introduction d'une clause de règlement obligatoire édictée par un décideur lors du renouvellement des présents contrats de services va assurer une fiabilité du système Saint-Laurent. Cette clause va assurer les usagers d'un renouvellement à des conditions raisonnables. Nous recommandons que ce mécanisme soit inclus dans l'Acte de pilotage.

Quant à la productivité, tel qu'indiqué plus tôt, notre préoccupation est de s'assurer ce rationaliser les coûts de chaque composante de notre système. Avec l'avènement de nouvelles technologies telles que la navigation électronique (DGPS), nous recommandons une plus grande flexibilité dans la réglementation qui encouragerait une navigation 24 heures par jour à l'année, l'élimination du double pilotage et une grande flexibilité quant à la désignation des zones de pilotage obligatoire.

Nous notons que depuis déjà quelques années, un certain progrès a été réalisé quant à la navigation de nuit durant la période d'hiver. Nous tenons à souligner le bon travail des pilotes, de l'Administration du pilotage et de la Garde côtière.

Parlons maintenant de la Garde côtière. Nous supportons vivement le travail courant de révision et de restructuration de la Garde côtière canadienne. En tant qu'usagers du Saint-Laurent, nous aimerions vous faire part de nos commentaires sur les sujets suivants:

1) Aides à la navigation: Canada Maritime équipe présentement ses navires avec les fournitures nécessaires pour prendre avantage de la navigation électronique. De ce fait, nous supportons l'élimination par la Garde côtière des aides à la navigation inutiles.

2) Recherche et sauvetage: Nous considérons ceci comme un service essentiel pour tous les types d'usagers possibles à être fourni par le gouvernement. De fait, les navires commerciaux, lorsque requis, participent aux missions de recherche et de sauvetage.

[Text]

3) Ice-breaking. In 1962 Canadian Coast Guard ice-breakers began keeping the channel clear to protect communities along the river, including Montreal, from disastrous annual spring floods, which caused human hardship and multimillion-dollar damage.

In 1964 the *Helga Dan*, a small Danish merchant ship, sailed into Montreal, inaugurating winter navigation on the St. Lawrence. Some shipowners then invested in ships with reinforced hulls and began to service the port of Montreal through the winter.

We are building ice-strengthened ships that are made to measure to trade in winter conditions in the St. Lawrence. From our view, ice-breaking costs provided by the coast guard should be met by government.

As for the coast guard fleet, we support the Shipping Federation of Canada's recommendation to transfer the fleet to the Department of Fisheries and Oceans.

At the end of the review, if indeed some costs of service have been identified to be passed on to users, please note that, ultimately, it will be the customer—the shippers—who will pay. Most likely, this will be the Canadian exporter/importer. It will be very difficult to pass any type of user fee to U.S. customers, as they will have access to U.S. competitive systems.

As for the seaway, we don't trade on it. We support the Shipping Federation's view.

I would like to talk a little bit about labour. The St. Lawrence system, which competes with major U.S. gateways for container traffic, has to promote reliability. Nothing is worse in the eyes of customers than unreliability. Labour disruptions of any kind, whether it is a strike, a study session, or even the threat of a strike, jeopardizes its future. The pilots, with their agreement to a final-offer selection, have shown their understanding of the required stability.

In the port of Montreal, we face a difficult labour structure, which will need to be challenged and changed. The traditional confrontational approach between longshoremen and the Maritime Employers Association in day-to-day labour relations and in the renewal of collective bargaining is a risk to the system.

The fundamental change required to create a better base of understanding may not be achieved without restructuring on both sides and a major confrontation between labour and management. The industry cannot itself take the financial burden of that confrontation.

Many of the changes contemplated by this committee and Transport Canada will also have a major impact on labour relations, whether it is the coast guard or pilotage, and that could cause further disruptions in the system.

[Translation]

3) Brise-glaces: C'est en 1962 que les brise-glaces de la Garde côtière canadienne commencèrent à s'activer sur le fleuve. Il s'agissait d'abord et avant tout d'une mesure environnementale destinée à protéger les communautés vivant le long du Saint-Laurent, notamment celle de Montréal, des inondations printanières et à atténuer les conséquences aussi désastreuses que coûteuses de ces sinistres.

En 1964, un petit cargo danois, le *Helga Dan* effectuait finalement son entrée dans le port après une lutte acharnée d'une semaine contre les glaces du fleuve. Les armateurs ont depuis investi dans des navires aux coques renforcées et ont commencé à desservir le port de Montréal durant la période d'hiver.

Nous construisons des navires, faits sur mesure, pour la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent. Nous croyons que les coûts des brise-glaces doivent être supportés par le gouvernement.

Relativement à la flotte de la Garde côtière, nous supportons la recommandation de la Fédération maritime du Canada de transférer la flotte au département de Pêches et Océans.

À la fin de la révision, si certains coûts de services clairement identifiés, doivent être facturés aux usagers, il faut noter qu'ultimement ce seront les vrais «clients», c'est-à-dire les exportateurs et importateurs canadiens qui devront payer la note. Les clients américains auront toujours l'alternative d'utiliser les autres systèmes concurrents.

Quant à la voie maritime, comme nous ne l'utilisons pas, nous n'avons pas de commentaires directs sur le sujet mais supportons les recommandations de la Fédération Maritime du Canada.

Permettez-moi maintenant de vous dire quelques mots au sujet de la main-d'oeuvre. Le système Saint-Laurent en concurrence avec les autres ports d'entrée américains doit promouvoir une grande fiabilité. Rien n'est plus désastreux pour un client que le manque de fiabilité. Des interruptions de quelque sorte, soit journées d'étude, grèves ou même la seule menace de grève mettent en péril son avenir. Les pilotes, avec l'adoption d'une clause de règlement obligatoire ont démontré leur compréhension de la nécessité de cette fiabilité.

Nous faisons face au port de Montréal à une structure de travail difficile qui devra être contestée et changée. Le climat traditionnel de confrontation entre le Syndicat des débardeurs et l'Association des employeurs maritimes dans les relations de travail et dans le renouvellement des conventions collectives est un risque constant à la fiabilité du système Saint-Laurent.

Les changements requis pour créer une nouvelle base de compréhension entre les parties devra passer par une restructuration des deux parties et probablement un affrontement entre main-d'oeuvre et employeurs. Notre industrie ne pourra assumer seule le fardeau financier de cette confrontation.

Beaucoup des changements envisagés par ce comité et par Transports Canada aura sans doute un impact majeur sur les relations de travail dans la Garde côtière et parmi les pilotes. Ceci pourrait causer des interruptions majeures dans le système Saint-Laurent. Nous devons assurer la mise en place des structures nécessaires pour garantir la fiabilité durant ces temps de grands changements et éviter toute interruption au commerce international.

[Texte]

[Traduction]

• 1900

We have to make sure there will be a framework that will guarantee reliability and avoid major interruptions during these crucial times of change.

Thank you for this opportunity to speak to the members of the committee.

I have added some illustrations of our service. There have been some changes. One of vessels, the *Canmar Ambassador*, had to be scrapped. We replaced it with a chartered vessel. We have two new vessels coming onboard in 1995. We concluded a strategic alliance with a German organization, DSR, to enhance our Med service. And as you may know, we are on the verge of buying CAST.

The Chairman: Mr. Beauregard, thank you for a neat and concise report. It's a presentation that touches on all the terms of reference we had hoped our witnesses would give us. We appreciate the work you've done on this report.

Mr. Beauregard: Thank you.

M. Guimond: Merci, monsieur le président. Monsieur Beauregard, je ne regrette pas d'avoir assisté à votre présentation.

M. Beauregard: Merci.

M. Guimond: Dites-vous bien que je lirai votre mémoire ainsi que les bleus.

Dès le départ, je veux vous dire que je souscris favorablement à ce que vous mentionnez, à savoir que vous ne voyez pas le besoin pour le Port de Montréal d'appartenir à une organisation comme Ports Canada. Je pense que de toute façon, cette idée est en train de cheminer chez les membres du Comité et dans la communauté maritime. Je ne sais pas si le démission de M. Masters s'inscrit dans cette foulée. Si j'ai contribué à sa démission, j'en suis bien fier.

La page 5 concerne le pilotage et vous mentionnez :

les intervenants concernés devraient pouvoir proposer leurs représentants et les considérations d'ordre politique devraient être retirées du processus.

Je trouve ça intéressant, mais comment est-ce que ça pourrait s'illustrer? On demanderait à chacun des intervenant concernés de s'élire un représentant pour faire partie du conseil de l'administration de pilotage? Vous recommandez de maintenir l'administration de pilotage.

M. Beauregard: À cause de la complexité du Saint-Laurent, oui. Naturellement, les usagers ont des vues différentes. Les usagers qui sont membres de la Fédération maritime du Canada ont des vues différentes de celles des usagers qui sont membres de l'Association des armateurs canadiens et des pilotes. Alors, on propose que ce soit eux qui proposent leurs candidats pour siéger au conseil d'administration.

M. Guimond: Au lieu que ce soit des nominations politiques, autrement dit!

M. Beauregard: C'est ça.

M. Guimond: La majorité libérale vous questionnera tout à l'heure, mais je suis aussi d'accord sur ça. Je pense que ça pourrait épurer le système.

Nous devons assurer la mise en place des structures nécessaires pour garantir la fiabilité durant ces temps de grands changements et éviter toute interruption au commerce international.

Merci pour cette occasion de présenter ce mémoire aux membres du Comité.

J'ai ajouté des exemples de notre service. Il y a eu quelques changements. Un des navires, le *Canmar Ambassador*, a dû être abandonné. Nous l'avons remplacé par un navire affrété. En 1995, nous ajouterons deux nouveaux navires. Nous avons conclu une alliance stratégique avec un organisme allemand, DSR, pour améliorer notre service méditerranéen. Et comme vous le savez peut-être, nous sommes sur le point d'acheter la société CAST.

Le président: Monsieur Beauregard, je vous remercie de votre exposé détaillé. Il a touché tous les aspects du mandat, comme nous l'avions souhaité. Nous apprécions le travail que vous avez fait sur ce rapport.

M. Beauregard: Merci.

Mr. Guimond: Thank you Mr. Chairman. Mr. Beauregard, I do not regret having attended your presentation.

Mr. Beauregard: Thank you.

Mr. Guimond: Rest assured that I will read your brief as well as the transcript.

From the outset, I would like you to know that I support your statement about not seeing the need for the port of Montreal to belong to an organization like Ports Canada. I think that at any rate, the idea is being tossed around among members of the Committee and the marine community. I do not know if Mr. Masters's resignation is part of this. If I contributed to his resignation, I am proud of it.

On page 5, on the pilotage, you state:

the stakeholders should be allowed to nominate their own representatives and political consideration should be removed from the process.

That is interesting, but how would it shape up? Each stakeholder would be asked to elect a representative to pilotage authorities' board? You recommend keeping pilotage authorities.

Mr. Beauregard: Because of the complexity of the St. Lawrence, yes. Of course, users have different perspectives. Users who are members of the Shipping Federation of Canada have perspectives that are different from those who are members of the Canadian Shipowners or Pilots Associations. So we are suggesting that they be the ones who propose candidates to seat on the board of directors.

Mr. Guimond: Instead of being political appointments, in other words!

Mr. Beauregard: That is correct.

Mr. Guimond: The Liberal majority will question you later, but I also agree on that. I think that it could clean up the system.

[Text]

À la page 6, et je trouve ça intéressant, vous constatez que l'Administration de pilotage des Laurentides, entre autres, est déficitaire parce qu'il y a eu une contestation quasi systématique des tarifs et vous nous suggérez un mécanisme pour faire en sorte d'avoir une loi qui serait rétroactive. Je trouve ça aussi très intéressant.

Parlons maintenant des brise-glaces. Vous dites que nous devons utiliser les services de brise-glaces de la Garde côtière pour protéger les communautés qui vivent le long du fleuve Saint-Laurent, notamment Montréal, des inondations printanières. Régulièrement, mon collègue réformiste, M. Gouk, mentionne que c'est apparenté à une certaine forme de *subsidies*. Comme utilisateur du Port de Montréal, qu'en pensez-vous? J'ai visité le terminus Racine; j'ai été très impressionné. Est-ce que vous considérez que vous recevez des subventions lorsque la Garde côtière donne des services sur le fleuve?

M. Beauregard: Non. On a acheté, il y a quelques années, des navires usagés, des navires qui avaient dix ans et on a investi 2,5 millions de dollars sur chaque navire pour le renforcer pour la glace. On a fait des changements techniques pour pouvoir utiliser ces navires sur le Saint-Laurent, pour qu'ils puissent se comporter comme il le faut dans la glace.

Je ne pense pas qu'on est subventionnés.

• 1905

M. Guimond: Et vous ne pensez pas non plus que la Garde côtière donne des services de brise-glaces sur tout le fleuve et dans tout le golfe uniquement pour maintenir le Port de Montréal ouvert à l'année?

M. Beauregard: Non, je ne le pense pas.

M. Guimond: Monsieur Beauregard, je veux parler, bien entendu, des relations de travail. Vous les mentionnez aussi. Vous dites que les changements requis devraient créer une nouvelle base de compréhension entre les parties. Est-ce que vous rejoignez en cela ce que certains armateurs me disent? Tantôt, je faisais allusion à la fameuse phrase *it takes two to tango*. C'est le problème dans les relations de travail. Jusqu'à nouvel ordre, on ne peut pas enfanter seul; il faut deux personnes pour enfanter. Je ne veux pas commenter le climat des relations de travail à l'heure actuelle. Il semble que tout aille bien au niveau des négociations et on espère bien que cela va se régler sans loi spéciale.

Pour l'Association, est-ce que c'est un frein pour assainir le climat des relations de travail au Port de Montréal? Je m'explique. Si les armateurs ou les compagnies d'arrimage pouvaient négocier directement avec les débardeurs, est-ce qu'on aurait plus de chances d'avoir un meilleur climat de relations de travail?

M. Beauregard: Cela dépend de l'armateur.

M. Guimond: Cela dépend de l'armateur?

M. Beauregard: Oui, il faut une restructuration des deux côtés. Si beaucoup d'intervenants viennent ici se plaindre des coûts la Garde côtière, je dois vous dire que chez nous, on a doublé notre volume dans le Port de Montréal. On fournit le double de travail et on paye le double de sécurité d'emploi.

En 1994, on a payé 250 000 TEU à dix tonnes, disons 2,5 millions de tonnes, à 4\$. C'est donc 10 millions de dollars en sécurité d'emploi. Cela est payé pour des heures qui ne sont pas travaillées. Donc, il y a un problème de structure. Tout le

[Translation]

On page 6, and I find it interesting, you note that the Laurentian Pilotage Authority, among others, is running a deficit because of an almost systematic challenging of tariffs and you are suggesting a mechanism to ensure that the legislation would be retroactive. I find that very interesting as well.

Let us talk about icebreakers now. You say that we should use the services of Coast Guard's icebreakers to protect communities along the St. Lawrence River, in particular Montreal, for spring floods. My Reform colleague, Mr. Gouk, regularly says that it is a form of subsidy. What do you think, as a user of the Port of Montreal? I visited the Racine terminal; I was very impressed. Do you consider that you were receiving subsidies when the Coast Guard provides you with services on the St. Lawrence?

Mr. Beauregard: No. A few years ago, we purchased used vessels, which were about 10 years old, and we invested \$2.5 million in each vessel to strengthen it for the ice. We made technical modifications to be able to use the vessels on the St. Lawrence, so that they could operate properly in the ice.

I do not think that we are subsidized.

Mr. Guimond: Nor do you believe that the Coast Guard provides ice-breaking services on the St. Lawrence and in the Gulf just to keep the Port of Montreal open year round?

Mr. Beauregard: No, that is not my opinion.

Mr. Guimond: Mr. Beauregard, I would like to talk about labour relations. You mentioned it as well. You say that the required changes should create a new basis of understanding among the parties. In saying that, do you agree what certain shipowners have been telling me? Earlier, I referred to the famous saying "It takes two to tango". That is the problem in labour relations. Until further notice, you can't get pregnant just by yourself. I do not want to comment on the current labour relations' climate. It seems that the negotiations are going well and we hope that the situation will be resolved without special legislation.

For the Association, is this preventing you from cleaning up the labour relations' climate in the Port of Montreal? I'll explain what I mean. If shipowners or stevedoring companies could negotiate directly with longshoremen, would we not have a better chance of improving the labour relations' climate?

Mr. Beauregard: That depends on the shipowner.

Mr. Guimond: That depends on the shipowner?

Mr. Beauregard: Yes. There have to be changes on both sides. While several stakeholders have been coming here to complain about the Coast Guard costs, I must say that we have doubled our volume in the Port of Montreal. We provide twice as much work and pay twice as much in job security.

In 1994, we paid 250,000 TEUs on 10 tons, let's say 2.5 million tons, at \$4.00. That is \$10 million in job security. That was paid for hours that were not worked. So there's a problem with the structure. The whole concept of job security and

[Texte]

concept de la sécurité d'emploi et du débarquement doit être révisé. C'est cela qu'on a dit. On dit que notre industrie ne peut pas assumer ce fardeau financier. Je vous ferai remarquer que l'arrêt de travail à Montréal a coûté à notre compagnie 9 millions de dollars.

La solution pour nous aurait été de donner aux débardeurs ce qu'ils voulaient. J'ai entendu énormément de critiques au sujet des pilotes, sur leurs gains, sur tout ce que vous voulez. Les débardeurs dans le Port de Montréal ont un revenu moyen d'environ 62 000\$. En 1994, ils ont augmenté leurs payes directes de 10 000\$ et ils ont quand même touché en moyenne 10 000\$ de sécurité d'emploi. Alors, il y a un problème qui va au-delà de l'Association des employeurs maritimes et au-delà des débardeurs. C'est la structure qui doit être changée.

Nous n'avons ni les moyens ni la possibilité d'engager nos propres employés. Il faut prendre des employés qui sont engagés par le syndicat, qui ont des emplois de débardeurs de père en fils, parce qu'ils protègent les positions futures, même si cela nuit à une négociation saine pour changer à long terme la structure du travail dans le Port.

Ce n'est pas seulement du côté de l'AEM.

M. Guimond: Je vais être clair. Le syndicat des débardeurs a quand même fait certaines ouvertures pour régler cette question-là.

M. Beauregard: Certainement. Il voudrait qu'on investisse 35 millions de dollars dans un programme de préretraite, qu'on mette 300 débardeurs à la retraite et qu'on en engage 200 aux mêmes conditions, avec un job garanti à l'année.

M. Guimond: Merci, monsieur Beauregard.

Mr. Gouk: Mr. Chairman, one of the things I'm trying to figure out from some of the analogies of my colleague is how two people can get half pregnant while doing the tango at the optimist club.

One of the comments was that I think ice-breaking along the St. Lawrence is just to keep the port of Montreal open. My colleague knows that is not what I said, but I believe some portion of the expenditure on ice-breaking is to keep the port of Montreal open—not all of it, but some portion of it. Concerns have been raised in a couple of areas, and you've addressed one of them yourself.

One of these concerns is that ports—Halifax specifically, but there are others—have asked whether this might be a subsidy, since they have to pay if anything's unloaded there to get inland by alternative methods. They feel they're being harmed because this is being provided free.

• 1910

In terms of cost recovery, and your point about expending money to put in ice-strengthened hulls, of course to get a good ice-class ship you need more than a hull modification; you need engines as well. But for those people who provide good winter-class, ice-strengthened class vessels, I would suggest that the cost recovery be significantly lower than those who are operating the kind of ships that maybe shouldn't be in that type of water in the wintertime. I think there should be some form of cost recovery. It doesn't mean we have to squeeze every dime out of it. A previous gentleman mentioned the fact that one of the ice-breakers was maybe not efficient insofar as its operational costs for ice-breaking specifically.

[Traduction]

stevedoring must be reviewed. That is what we said. Our industry cannot assume this financial burden. I would like to point out that the work stoppage in Montreal cost our company \$9 million.

For us, the solution would have been to give the longshoremen what they want. I have heard a lot of criticism of pilots, their gains, and everything else. Longshoremen in the Port of Montreal have an average income of roughly \$62,000. In 1994, they increased their direct pay by \$10,000 and they still received an average of \$10,000 in job security. So there's a problem that goes beyond the Maritime Employers Association and beyond the longshoremen. The structure must be changed.

We have neither the means nor the possibility of hiring our own employees. We have to accept employees that are hired by the union, where longshoremen jobs are passed down from father to son, because they protect their future positions, even if it adversely affects healthy negotiations for long-term change to the labour structure in the port.

But this is not only on the MEA side.

Mr. Guimond: I'd like to be clear. The longshoremen's union did make certain proposals to settle that issue.

Mr. Beauregard: Of course. They want us to invest \$35 million in a pre-retirement program, put 300 longshoremen into retirement and hire 200 more with the same conditions, with the guarantee of a job year round.

Mr. Guimond: Thank you Mr. Beauregard.

M. Gouk: Monsieur le président, d'après les analogies de mon collègue, j'essaie de déterminer comment deux personnes peuvent devenir à moitié enceintes en donnant le tango au club Optimiste.

On a dit que je crois que les services de brise-glace le long du Saint-Laurent servent uniquement à garder le port de Montréal ouvert. Mon collègue sait que ce n'est pas ce que j'ai dit; je crois cependant qu'une partie des dépenses pour les services de brise-glace sert à garder le port de Montréal ouvert—non pas tout, mais une partie. Des préoccupations ont été soulevées dans plusieurs domaines, et vous en avez abordé une vous-même.

Une des préoccupations exprimées par les ports—plus précisément par le port de Halifax, mais par d'autres aussi—consiste à se demander s'il s'agit là d'une subvention, car ces ports doivent payer si des marchandises sont déchargées là-bas et acheminées vers l'intérieur par d'autres moyens. Ils croient être désavantagés parce que le service de brise-glace est fourni gratuitement.

Parlons de la formule du recouvrement des coûts. Vous avez fait valoir le fait qu'il était coûteux de renforcer les coques pour la navigation dans les glaces. Évidemment, un bon brise-glace doit aussi comporter des moteurs puissants. À mon avis, on devrait demander des tarifs beaucoup moins élevés aux transporteurs qui utilisent des navires conçus pour naviguer dans les glaces par opposition à ceux qui utilisent des navires qui ne devraient pas naviguer pendant l'hiver. Je suis favorable à la formule du recouvrement des coûts. Je ne crois cependant pas que le recouvrement devrait être nécessairement intégral. Selon un témoin précédent, les coûts de fonctionnement de l'un des brise-glace seraient même trop élevés.

[Text]

Are you open to the concept of some recovery of ice-breaking costs as they pertain to keeping the port itself open and maybe scaled according to the class of ship using the service?

Mr. Beauregard: Not knowing what that scale would be, I can't comment.

A lot of our ships have been classified as the largest ice-breakers in the St. Lawrence, because they have the horsepower and they have the hulls needed to break ice. Do I get some contribution from the coast guard for helping them out?

Mr. Gouk: You can move ahead through ice, but I don't believe any of the ships you use would actually back up and ram ice. Is that correct?

Mr. Beauregard: We've done it on occasion with our larger ships.

Mr. Gouk: Yes, holding your breath all the time.

Mr. Beauregard: That's probably why we had to buy new ones.

Mr. Gouk: I liked your comments. I liked that one too, actually.

Mr. Beauregard: I would like to add something about Halifax. We had a pretty traumatic experience. We, as carriers, do four vessel calls a week in Montreal. We had the pleasure of getting the hospitality of the port of Halifax. It is so efficient we will now have to take our vessels, discharge them in Montreal and send them back to Halifax to pick up our west-bound cargo, our import cargo, sitting on the dock. The rail system cannot bring them in time to our customers in the hinterland.

Mr. Gouk: I have one last comment with regard to your final offer selection. I happen to be a strong proponent of that for the entire transportation system because of our international reputation. If we have many more shutdowns we're going to lose business that doesn't come back. So I'd like your comment.

Mr. Beauregard: Sir, I proposed it to the longshoremen.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Mr. Jordan: I notice here it says you use the port of Montreal as your only hub to deliver containers and then from there you go by truck or rail. You can't come on up through to Toronto, for example, or the Lakehead with containers. Why would that be?

Mr. Beauregard: The ships are too large.

Mr. Jordan: You say Canada Maritime is building ice-strengthened ships made to measure and so on. Are you designing your new ships, which you mention on page 10, to be accommodated through the St. Lawrence—

Mr. Beauregard: Through Montreal, they'll be about the maximum size that could come to Montreal—about 2,200 TEUs. When we talk about competition with global carriers, we're competing with guys who have vessels in the 3,500 to 4,000 TEUs class. It's about double the size.

[Translation]

Seriez-vous favorables à ce que le gouvernement recouvre les coûts liés au déglacage du port, coûts qui pourraient varier selon le type de navires ayant recours au service des brise-glace?

M. Beauregard: Je ne peux pas me prononcer sans avoir vu le barème retenu.

Bon nombre de nos navires appartiennent à la catégorie des plus gros brise-glace en usage dans le Saint-Laurent parce qu'ils sont équipés des moteurs et des coques voulues pour briser la glace. Pourrai-je compter sur le concours de la Garde côtière pour aider ces navires?

M. Gouk: Vos bateaux peuvent naviguer dans la glace, mais je ne pense pas qu'aucun d'entre eux puisse vraiment participer à des opérations de déglacage, n'est-ce pas?

M. Beauregard: Nos gros navires l'ont fait à l'occasion.

M. Gouk: Oui, mais vous y êtes parvenus tout juste.

M. Beauregard: Voilà sans doute pourquoi nous avons dû acheter de nouveaux navires.

M. Gouk: J'ai aimé vos remarques précédentes, et cette dernière aussi.

M. Beauregard: J'aimerais ajouter quelque chose au sujet du port de Halifax où nous avons connu une expérience assez traumatisante. Nos navires vont à Montréal quatre fois par semaine. Dernièrement, nous avons eu le plaisir d'utiliser le port de Halifax. Le port est si efficace que nous devons désormais décharger nos navires à Montréal et les renvoyer sans cargaison à Halifax pour aller chercher nos cargaisons d'importation à destination de l'Ouest qui nous attendront sur le quai. Il est impossible d'acheminer ces cargaisons par rail en temps voulu à nos clients de l'intérieur.

M. Gouk: J'aimerais faire une dernière remarque au sujet de votre préférence pour une offre finale. Compte tenu de notre réputation internationale, je suis moi-même très en faveur de cette formule pour l'ensemble du réseau des transports. Si nos ports connaissent beaucoup plus d'arrêts de travail, nous allons perdre à jamais certains de nos clients. Qu'en pensez-vous?

M. Beauregard: J'ai proposé cette formule aux débardeurs.

Le président: Je vous remercie, messieurs.

M. Jordan: Je lis dans votre mémoire que Montréal est le seul port auquel vous acheminez vos conteneurs, et qu'à partir de là ceux-ci sont transportés par camion ou par rail. Pourquoi vos conteneurs ne peuvent-ils pas être acheminés jusqu'à Toronto ou jusqu'à la tête des Grands Lacs?

M. Beauregard: Nos navires sont trop gros.

M. Jordan: Vous dites à la page 9 de votre mémoire que Canada Maritime construit des navires conçus sur mesure pour naviguer dans les glaces. Sont-ils en mesure d'emprunter la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Beauregard: Ces navires auront la taille maximale que peut accueillir le port de Montréal, soit 2 200 TEU. Nos concurrents ont des navires qui ont deux fois cette taille, soit de 3 500 à 4 000 TEU.

[Texte]

Mr. Jordan: It's because of the design of the seaway that you can't come on up through. It's too narrow.

Mr. Beauregard: Yes, it's too narrow, and I would certainly not ask anybody to invest in widening it and deepening it.

Mr. Jordan: We're trying to make the seaway as viable as we can. You'll only do that by more usage of it.

Mr. Beauregard: You can't do it with container ships, I'm sorry.

Mr. Jordan: Some containers do come through the rest of the seaway, though, on a small scale.

Mr. Beauregard: Not container ships, though.

Mr. Jordan: Not container ships, but containers. You couldn't ship containers on up through there.

Mr. Beauregard: The difficulty is that when you use the seaway you service really the Ontario market and you service the midwest market. You have very effective rail connection in terms of time. You now can service Chicago in about 36 hours. By ship it's three days.

Customers, a lot of whom depend on just in time, would not put up with that. The second problem is that the seaway is only open eight to nine months a year and it's pretty hard to build a reliable system that people can depend on year-round for containers.

Mr. Hubbard: Elaborating on your problem with Halifax, you say you have containers on the port?

Mr. Beauregard: Absolutely, and I'm going to take my own vessel and go to pick them up. Otherwise, it will take, we estimate, about 30 days to clear containers that have been discharged prior to the rail strike.

Mr. Hubbard: So CN has a shortage of cars or a shortage of...?

Mr. Beauregard: For all of the traffic we put through to the port of Halifax we supplied the cars from CP.

Mr. Hubbard: Because CN doesn't have cars available for you?

Mr. Beauregard: I would say that's probably their problem, yes.

Mr. Hubbard: In terms of your ships, where are they flagged? Are these ships flagged in Canada?

Mr. Beauregard: Absolutely not.

Mr. Hubbard: They're flagged where?

• 1915

Mr. Beauregard: All over the place—through our agent in Hong Kong, offshore.

Mr. Hubbard: If we look at other modes of transportation, we find that foreign truckers entering the Canadian system have to have special licences to operate. We talk about user pay and we talk about navigational aids in excess of \$200 million. Should Canada have a policy that some of these fees should be levied on a user-pay system, in terms of where vessels are flagged?

[Traduction]

M. Jordan: Vous ne pouvez pas emprunter la Voie maritime du Saint-Laurent parce qu'elle est trop étroite, n'est-ce pas?

M. Beauregard: Oui, et je ne recommanderais certainement pas à qui que ce soit de consentir des investissements pour la rendre plus large ou plus profonde.

M. Jordan: Nous essayons de rentabiliser au maximum la Voie maritime, ce qui ne peut se faire qu'en augmentant son utilisation.

M. Beauregard: Je suis désolé, mais les porte-conteneurs ne peuvent pas l'emprunter.

M. Jordan: Certains peuvent le faire, mais je reconnais qu'ils ne sont pas très nombreux.

M. Beauregard: Il ne s'agit pas de porte-conteneurs.

M. Jordan: Ce ne sont pas les porte-conteneurs qui l'empruntent, mais les conteneurs. Les porte-conteneurs ne peuvent pas l'emprunter.

M. Beauregard: Le problème qui se pose, c'est que lorsqu'on emprunte la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est pour desservir vraiment le marché ontarien et le marché de l'Ouest. Les liaisons ferroviaires sont très bonnes. On peut desservir le marché de Chicago en 36 heures. Par bateau, cela prend trois jours.

Cela ne peut pas convenir à certains clients qui comptent sur l'arrivée de leurs marchandises à un moment précis. La deuxième difficulté, c'est que la Voie maritime n'est ouverte que de huit à neuf mois par année, et c'est donc assez difficile d'édifier un réseau fiable pour le transport des conteneurs sur lequel les gens pourraient compter à long terme.

M. Hubbard: Pour revenir au problème que vous avez connu à Halifax, vous dites que vous avez des conteneurs sur le quai?

M. Beauregard: Oui, et je vais prendre mon propre navire pour aller les chercher. Sinon, nous avons estimé qu'il faudrait 30 jours pour dédouaner les conteneurs qui sont restés à quai en raison de la grève des chemins de fer.

M. Hubbard: Le CN manque donc de wagons...?

M. Beauregard: C'est le CP qui nous fournit les wagons pour l'acheminement de nos cargaisons qui transitent par le port de Halifax.

M. Hubbard: Parce que le CN n'a pas de wagons à vous offrir?

M. Beauregard: Je crois que c'est sans doute le problème qui se pose.

M. Hubbard: Vos navires battent-ils pavillon canadien?

M. Beauregard: Certainement pas.

M. Hubbard: Sous quel pavillon naviguent-ils?

M. Beauregard: Ils battent toutes sortes de pavillons étrangers par l'intermédiaire de notre agent à Hong Kong.

M. Hubbard: Si nous voyons ce qu'il en est pour d'autres modes de transport, nous constatons que les camions étrangers qui empruntent les routes canadiennes doivent obtenir des permis d'exploitation spéciaux. Il est question d'adopter le principe de l'utilisateur-payeur et d'acquiescer des aides à la navigation qui coûteraient plus de 200 millions de dollars. Le Canada devrait-il prélever certains frais auprès des pays d'immatriculation de ces navires?

[Text]

Mr. Beauregard: The benefit of a foreign flag is to allow the shipping line to compete, and the real beneficiaries are the shippers. I've mentioned that the international shipping rates for containerized cargo from Canada are at roughly the same level they were at 10 years ago. So it's not the shipping lines that benefit. We pass on the costs to the shipper. If the costs are too high, they'll find an alternative method.

You heard from the Canadian Shippers' Council. If we were to increase the rates because of a user fee and if the coast guard were to say to us that there was a fee of \$50 a box to come into Canada with a container ship, we'd tell the customer it was his fee. He would ship it to New York and not pay it.

Mr. Hubbard: But in the trucking industry we do have those types of fees.

Mr. Beauregard: No, not that I know of, except for fuel tax.

Mr. Hubbard: Yes, they can buy licences, inter-carrier permits.

Mr. Beauregard: We're trying to say that we built what we consider to be a very successful business, which actually steals 60% of the cargo from the U.S., through the port of Montreal, and generates tremendous business. When we say the port of Montreal generates \$1.2 billion in activity, we could say a good chunk of it comes from U.S. business.

Mr. Hubbard: With respect to your longshoremen's problem, do you have any suggestions that this committee might take under consideration?

Mr. Beauregard: The difficulty is that we're in the process of mediation, and I would not like to throw oil on the fire with a discussion. I think the longshoremen are very well aware directly of my views on the problem. I can confirm.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hubbard.

Mr. Beauregard, thank you very much for your presentation and for answering our questions.

Colleagues, we'll reconvene tomorrow at 3:30 p.m., at La Promenade.

We are adjourned.

[Translation]

M. Beauregard: L'avantage pour un transporteur de recourir à des navires battant pavillon étranger, c'est que cela lui permet d'être concurrentiel, et ceux qui en profitent vraiment, ce sont les expéditeurs. J'ai signalé le fait que les taux de transport internationaux pour ce qui est des marchandises conteneurisées en provenance du Canada sont à peu près les mêmes qu'il y a 10 ans. Ce ne sont donc pas les transporteurs qui font des bénéfices. Nous répercutons ces coûts sur les expéditeurs. Si les coûts sont trop élevés, ceux-ci chercheront d'autres moyens d'expédier leurs marchandises.

Vous avez entendu le point de vue du Canadian Shippers' Council. Si nous devons augmenter nos tarifs en raison de l'adoption de la formule du recouvrement des coûts et que la Garde côtière nous demandait 50\$ par conteneur pour ses services, nous répercuterions nos coûts sur nos clients. Ceux-ci préféreraient expédier leurs marchandises depuis le port de New York.

M. Hubbard: Ce type de frais existe cependant dans l'industrie du camionnage.

M. Beauregard: Pas à ma connaissance, il n'y a que la taxe sur le carburant.

M. Hubbard: Oui, mais ils peuvent acheter des permis valables pour plusieurs transporteurs.

M. Beauregard: Nous pensons avoir créé une entreprise florissante en faisant transiter par le port de Montréal des cargaisons dont 60 p. 100 proviennent des États-Unis. Lorsque nous disons que le port de Montréal génère des activités de 1,2 milliard de dollars, il faut comprendre que les cargaisons proviennent, pour une large part, des États-Unis.

M. Hubbard: Pourriez-vous faire des recommandations au Comité quant à la façon de résoudre le problème des arrêts de travail chez les débardeurs?

M. Beauregard: Nous participons actuellement à un processus de médiation, et je n'aimerais pas jeter de l'huile sur le feu. Je crois que les débardeurs connaissent très bien ma position sur le sujet.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Hubbard.

Monsieur Beauregard, je vous remercie beaucoup d'avoir bien voulu témoigner devant le Comité et répondre à nos questions.

Le Comité poursuivra ses travaux à 15h30 dans l'immeuble de La Promenade.

La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail**Poste-lettre****8801320
OTTAWA**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES*From the Shipping Federation of Canada:*

Captain Francis C. Nicol, President;
Reynold Langlois, QC, Lawyer, Langlois Robert;
Tim Murray, Vice-President, Fednav Limited.

From Fednav Limited:

L.G. Pathy, President.

From the Canadian Shippers' Council:

David Goffin, Chairman;
James D. Moore, Vice-Chairman;
Walter Mueller, Secretary.

From Ultramar Canada Inc.:

Louis Forget, Director, Public and Government Affairs;

Kieran Shanahan, General Manager, International Shipping.

From Canada Maritime Agencies Ltd.:

Michel Beaugregard, President and CEO.

TÉMOINS*De la Fédération maritime du Canada:*

Capitaine Francis C. Nicol, président;
Reynold Langlois, c.r., avocat, Langlois Robert;
Tim Murray, vice-président, Fednav Limited.

De Fednav Limited:

L.G. Pathy, président.

Du «Canadian Shippers' Council»:

David Goffin, président;
James D. Moore, vice-président;
Walter Mueller, secrétaire.

De «Ultramar Canada Inc.»:

Louis Forget, directeur principal, Affaires publiques et gouvernementales;

Kieran Shanahan, directeur général, Activités maritimes.

Des Agences Canada Maritimes Limitée:

Michel Beaugregard, président et chef de la Direction.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 38

Wednesday, March 29, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 38

Le mercredi 29 mars 1995

Président: Stan Keyes

Publ...

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 29, 1995

(47)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:31 o'clock p.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jake Hoepfner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, and Anna Terrana.

Acting Member present: Glen McKinnon for Joe Comuzzi.

Associate Member present: Elsie Wayne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Chamber of Maritime Commerce: Jean-Paul Sirois, General Manager; Peter Baumgartl, Manager, Raw Materials, Stelco; Captain John Pace, Director, Navigation, Ports and Safety. *From the Federation of Canadian Municipalities:* Grant Hopcroft, Deputy Mayor, City of London, Chair of FCM's Standing Committee on National Transportation and Communications; Walter Fitzgerald, Mayor, City of Halifax; Victor Bayne, Executive Director, Halifax-Dartmouth Port Development Commission; Daniel McGregor, Senior Policy Analyst.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 5:31 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ELLEN SAVAGE

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 29 MARS 1995

(47)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 31, dans la salle 701, La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jake Hoepfner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Glen McKinnon pour Joe Comuzzi.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Chambre de commerce maritime: Jean-Paul Sirois, directeur général; Peter Baumgartl, directeur, Matières premières, Stelco; Capitaine John Pace, directeur, Navigation, Ports et Sécurité. *De la Fédération canadienne des municipalités:* Grant Hopcroft, adjoint au maire de la ville de London, président du Comité permanent des transports nationaux et communications de la FCM; Walter Fitzgerald, maire, Ville de Halifax; Victor Bayne, directeur administratif, Commission de développement du Port de Halifax-Dartmouth; Daniel McGregor, analyste principal des politiques.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 17 h 31, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité*o

ELLEN SAVAGE

[Text]

[Translation]

EVIDENCE

TÉMOIGNAGES

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Enregistrement électronique]

Wednesday, March 29, 1995

Le mercredi 29 mars 1995

• 1532

The Chairman: Good afternoon, colleagues. We have only a couple of witnesses, but they're going to spend some time with us today. We have the usual interruption of a vote later on, so we're going to try to hear our witnesses before we have to go back to the House.

Pursuant to Standing Order 108(2), today our committee will continue consideration of the Canadian marine issues. As indicated by the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the ports system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway and the Canadian Coast Guard.

I want to mention again that the proceedings are being recorded and that translation devices are available for anyone who needs one.

Without further ado, I want to introduce our first witness from the Chamber of Maritime Commerce, Jean-Paul Sirois, who is the general manager and not a stranger to the workings of this committee. Joining him is Peter Baumgartl, who is the manager of raw materials at Stelco, and Captain John Pace with Canada Steamship Lines.

Gentlemen, welcome to the committee. We look forward to hearing your presentations, and we will ask some questions following them. Thanks.

Mr. Jean-Paul Sirois (General Manager, Chamber of Maritime Commerce): Thank you, Mr. Chairman. We won't take very long with our presentation. It was distributed in advance; I trust all members have a copy of it.

The first and second pages are really just an introduction to the chamber, listing our board of governors, our mandate and our Canadian membership.

On page 3 you will see an interesting study of our membership, which was done for us by Peat Marwick. It shows the economic impacts they generate. You can see the membership of the chamber employs roughly 79,000 Canadians, who last year paid \$2.6 billion in federal taxes on \$30 billion of revenues.

On pages 4 and 5 of the document is a summary of our recommendations; there are 16 in total. It is on page 6 of our document that we will begin, starting with the issue of the St. Lawrence Seaway.

Despite the restructuring of the debt in 1977 and the creation of the crown corporation known as the St. Lawrence Seaway Authority, an exceptionally close and at times uncomfortable relationship exists between the authority and Transport Canada.

In fact, according to a 1992 study commissioned by Transport Canada's policy and coordination group, the Crown's goal of separating commercial operations from the department has never been achieved. I quote:

Le président: Bonjour. Nous n'entendrons que deux témoins cet après-midi, mais leurs commentaires prendront quelque temps. Comme d'habitude, un vote va interrompre notre séance, mais nous pourrions envisager de conclure l'audition des témoins avant de retourner à la Chambre.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons aujourd'hui l'étude des questions portant sur le secteur maritime du Canada. Comme indiqué dans l'ordre de renvoi à ce sujet, notre analyse comprend un examen du réseau portuaire, des services de pilotage, de la Voie maritime du St-Laurent et de la Garde côtière canadienne.

Je vous rappelle que nos délibérations sont enregistrées et que des appareils d'écoute de l'interprétation sont disponibles pour ceux qui en ont besoin.

Permettez-moi de vous présenter maintenant notre premier témoin, M. Jean-Paul Sirois, directeur général de la Chambre de commerce maritime, que nous avons déjà eu l'occasion de rencontrer. Il est accompagné de M. Peter Baumgartl, gestionnaire des matières premières à Stelco, et du capitaine John Pace des Canada Steamship Lines.

Soyez les bienvenus, messieurs. Nous sommes prêts à entendre votre exposé, qui sera certainement fort intéressant, et qui sera suivi d'une période de questions.

M. Jean-Paul Sirois (directeur général, Chambre de commerce maritime): Merci, monsieur le président. Notre exposé prendra peu de temps. Nous vous en avons fait parvenir le texte et j'espère que tous les membres du comité l'ont reçu.

Les deux premières pages de notre document décrivent notre chambre de commerce, donne la liste des membres de notre conseil d'administration et de nos adhérents canadiens.

Vous trouverez, à la page 3, une étude intéressante sur nos adhérents, réalisée par Peat Marwick, qui donne une idée de l'importance de leurs activités économiques. Ils emploient 79 000 Canadiens environ et ont contribué 2,6 milliards de dollars d'impôts sur des revenus de 30 milliards de dollars.

Les pages 4 et 5 donnent un résumé de nos 16 recommandations. Notre exposé commence à la page 6 du document et nous aborderons tout d'abord la question de la Voie maritime du St-Laurent.

En dépit de la restructuration de la dette en 1977 et de la création d'une société d'État, l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent, des liens très étroits, créant parfois une situation inconfortable, ont été tissés entre cette administration et Transports Canada.

De fait, une étude de 1992 commanditée par la section Politiques et coordination de Transports Canada indique que l'objectif de la Couronne, qui voulait séparer les activités commerciales de celles du ministère, n'a jamais été atteint. Cette étude précisait:

[Texte]

In other words, and perhaps put more bluntly than anyone personally involved might really intend, the Seaway Authority sees itself in the role of managing agent for the sole shareholder, the Department. This present situation differs only in small degree from more direct administration formerly exercised (pre-1977) by the Department. A much clearer distinction, which might and should have been brought to the Seaway by a commercially-oriented, independent management, has in large measure been thwarted.

[Traduction]

En d'autres termes, et en s'exprimant peut-être plus brutalement que ne le souhaiteraient les gens concernés directement, l'Administration de la Voie maritime se considère comme le gestionnaire d'un seul actionnaire, le ministère. La situation actuelle ne diffère que très peu du mode de gestion qui prévalait avant 1977, c'est-à-dire l'administration directe. Une séparation beaucoup plus claire des rôles aurait pu et aurait dû se réaliser si la direction de l'Administration avait été confiée à une équipe indépendante et d'orientation commerciale, mais cela s'est révélé impossible dans une très grande mesure.

• 1535

A combination of legislative language, the authority's failure to successfully exert control over its operations, and Transport Canada's unwillingness to allow the authority the autonomy required to manage its future has created uncertainty among carriers and shippers, both domestic and foreign.

In order to ensure the sustained viability of this inland waterway, two conclusions can be drawn. First, the system is a national asset and should be viewed and maintained as such. Second, those who possess the operational knowledge and have a vested interest in the system should be placed in charge of its operations. The acceptance of these two fundamental principles leads to the concept of commercialization advocated on so many occasions by our Minister of Transport.

Revisiting the debates preceding the decision to construct the seaway, and recognizing the achievement of the original goals envisioned by the governments of the day, the St. Lawrence Seaway is a national asset now, as it was then. Treaty obligations and economic benefits, which the system bestows upon both Canada and the United States, lead to the conclusion that the continued ownership and accompanying responsibilities should remain with Ottawa and Washington.

In any event, according to the previously quoted Transport Canada study, this situation appears to exist today.

Seaway planning demonstrates all too clearly that the corporation abdicates to the department the real responsibility for capital reconstructive upkeep of the seaway's physical system.

In pursuing the government's goal of becoming smaller and smarter, the operations of the seaway locks should be granted to a binational corporation of seaway interests. Each representative interest, including both the Canadian and U.S. governments, would hold a seat on the board of the new corporate operating entity.

The new corporation would be tasked with but not limited to the establishment on an annual basis of a tariff of tolls, the negotiation of future collective agreements, the marketing of the system, negotiation of commercial agreements with shippers, and the establishment of maintenance schedules in conjunction with the respective governments.

Le texte même de la loi, le fait que l'Administration n'ait pas réussi à assumer le contrôle de ses activités, le fait aussi que Transports Canada n'était pas disposé à permettre à l'Administration d'avoir l'autonomie requise pour gérer son avenir, tout cela a créé une certaine incertitude parmi les transporteurs et les expéditeurs, qu'ils soient Canadiens ou étrangers.

Deux conclusions s'imposent si l'on veut assurer la viabilité durable de cette voie navigable intérieure. Tout d'abord, l'ensemble du système constitué un actif national et devrait être perçu et conservé comme tel. Deuxièmement, ceux qui sont directement touchés par ce système et ont les connaissances requises pour assurer son fonctionnement devraient se voir confier son exploitation. Une fois ces deux principes fondamentaux acceptés, on arrive à la notion de commercialisation dont le ministre des Transports a si souvent fait l'éloge.

Si nous consultons les procès-verbaux des débats qui ont précédé la décision de bâtir la voie maritime, et une fois reconnu que les objectifs envisagés à l'origine par le gouvernement du jour ont été atteints, on constate que la Voie maritime du St-Laurent est aujourd'hui un actif national, comme il l'était alors. Les obligations découlant de traités, et les avantages économiques que tirent du système le Canada comme les États-Unis, nous amènent à conclure qu'Ottawa et Washington devraient conserver les droits de propriété et les responsabilités qui s'y attachent.

De toute façon, et selon l'étude de Transports Canada que j'ai déjà mentionnée, c'est la situation qui semble exister actuellement.

La planification de l'Administration de la Voie maritime ne démontre que trop clairement l'abdication, en faveur du ministère, de sa responsabilité concrète en ce qui concerne les travaux majeurs de réfection des installations physiques du système.

Pour respecter les intentions du gouvernement qui veut réduire sa taille et devenir plus efficace, l'exploitation des écluses de la Voie maritime devrait être confiée à une société binationale représentant des intérêts associés à la Voie maritime. Tous les groupes intéressés, y compris le gouvernement du Canada et celui des États-Unis, seraient représentés au conseil d'administration de cette nouvelle société d'exploitation.

La nouvelle société serait chargée, entre autres, de dresser annuellement le barème des péages, de négocier les conventions collectives, d'assurer la commercialisation du système, de négocier les ententes commerciales avec les expéditeurs et d'établir les programmes d'entretien en liaison avec les gouvernements respectifs.

{Text}

In order to ensure equity among the users of the system, be they captive or spot, the new operating corporation will be precluded from declaring a dividend, with any operating surplus supplied directly to the lowering of future operating budgets. In other words, it would be not for profit.

While it is believed that the binational concept would prove to be the most advantageous for all concerned, the absence of such an arrangement should not preclude a made-in-Canada commercialization initiative.

Canada's national ports policy is a patchwork quilt of various policies applied to varying types of facilities woven into the fabric of the marine industry. To varying degrees each Canadian port is different, even if it is classified in the same category—for example, a local port corporation, a harbour commission or a public facility. Each adopts a different approach to marketing, operating and financing. While some facilities have proven to be quite successful, others must be subsidized by the public purse.

An examination of port administrative structures reveals two principles. First, those ports that are financially self-sustaining require more autonomy from the Crown. Second, those facilities that are not self-sustaining under the present operational arrangement should not add to the nation's deficit woes.

If we examine the various categories of ports, starting with port corporations, financially successful operations such as those found in Montreal, Quebec and Vancouver are reasonably pleased with the present regulatory and legislative framework under which they manage. However, all concerned question the ongoing requirement for a centralized administration. The Canada Ports Corporation, with the unnecessary costs it generates, has outlived its usefulness and should be abolished.

The management of port corporations has explained the benefits derived from being viewed as an agency of the Crown, and its customers, shippers and carriers support the continuance of this practice.

Harbour commissions are united in their view that changes to the Harbour Commission Act (1964) are not necessarily required for the Crown to grant them the administrative autonomy they seek as marine policy is reformed. Moreover, harbour commissions, like port corporations, have sought to assist government in this process by identifying key competitive challenges in defining an essential federal government role and list of services.

Examples of this include allowing harbour commissions to enter into leases on land with a duration of up to 20 years without ministerial approval; the ability to amend by-laws without the time-consuming Governor in Council approval; permitting the granting of remissions to shippers and/or carriers in an effort to be market-sensitive; allowing these facilities to enter into joint ventures, including common share ownership with their private sector partners in an effort to become

{Translation}

Pour s'assurer que tous les utilisateurs de la Voie maritime soient traités de façon équitable, qu'il s'agisse de clients réguliers ou occasionnels, la nouvelle société d'exploitation ne serait pas autorisée à déclarer de dividendes, et les bénéfices d'exploitation contribueraient directement à la réduction des budgets d'exploitation futurs. En d'autres termes, il s'agirait d'un organisme sans but lucratif.

Même si l'on pense qu'une société binationale serait la solution la plus avantageuse pour tous les intéressés, l'absence de dispositions en ce sens ne devrait pas empêcher une initiative canadienne de commercialisation.

Les ports nationaux du Canada sont régis par une politique qui n'est qu'une toile bigarrée dans laquelle se retrouvent diverses politiques s'appliquant à différents types d'installations et cela crée le contexte dans lequel le secteur maritime doit fonctionner. À des degrés divers, chaque port canadien diffère des autres, même quand il appartient à une catégorie donnée, par exemple, les sociétés portuaires locales, les commissions portuaires ou les ports publics. Chaque port a sa propre méthode de commercialisation, de fonctionnement et de financement. Certains ont bien réussi, mais d'autres doivent être subventionnés par les pouvoirs publics.

En examinant les structures administratives des ports, nous retrouvons deux principes. Tout d'abord, les ports financièrement autonomes ont besoin de l'être davantage par rapport à la Couronne. Deuxièmement, les installations qui ne sont pas financièrement autonomes dans le cadre opérationnel actuel ne devraient pas contribuer au déficit de la nation.

Si nous examinons les différentes catégories, en commençant par les sociétés portuaires, on constate que celles qui connaissent un succès financier, comme Montréal, Québec et Vancouver, se déclarent assez satisfaites du cadre législatif et réglementaire qui les gouverne actuellement. Toutefois, tous les intéressés se demandent si une administration centrale demeure nécessaire. La Société canadienne des ports, qui entraîne des frais inutiles, est devenue caduque et devrait être abolie.

Les dirigeants des sociétés portuaires ont expliqué les avantages qui dérivent d'un statut faisant qu'elles sont perçues comme des agences de la Couronne, et leurs clients, expéditeurs et transporteurs, sont en faveur du maintien de ce système.

Les commissions portuaires sont unanimes pour dire qu'il n'est pas nécessaire de modifier la Loi sur les commissions portuaires (1964) pour permettre à la Couronne de leur accorder l'autonomie administrative qu'elles désirent dans le cadre de la réforme du secteur maritime. Toutefois, les commissions portuaires, comme les sociétés portuaires, ont voulu aider le gouvernement dans sa tâche en indiquant les principaux facteurs affectant leur compétitivité, en définissant le rôle essentiel de gouvernement fédéral, et en présentant une liste de services.

Il s'agirait, entre autres, de permettre aux commissions portuaires de conclure des baux pour la location de terrains, pour une période pouvant aller jusqu'à 20 ans, sans que l'approbation ministérielle soit requise, de modifier leurs règlements administratifs sans avoir à obtenir un décret, ce qui prend beaucoup de temps, de radier certaines dettes des expéditeurs ou des transporteurs pour répondre aux fluctuations du marché, de participer à des entreprises conjointes, y compris

[Texte]

increasingly commercialized; and, finally, repealing the oft-times cumbersome process of obtaining Governor in Council approval for commissions to borrow on financial markets.

[Traduction]

en faisant l'acquisition d'actions ordinaires émises par des partenaires du secteur privé, de façon à commercialiser de plus en plus leurs activités et, finalement, d'éviter le processus très lourd qui exige l'approbation du gouverneur en conseil quand les commissions désirent emprunter sur les marchés financiers.

• 1540

One caveat to these new responsibilities, however, is that harbour commissions should continue to be precluded from amending harbour dues, as this revenue generation tool is a tax rather than a fee for service. Thus, the Crown must retain its responsibility for any adjustment to this tax.

Cependant, malgré leurs nouvelles attributions, les commissions portuaires ne devraient pas être autorisées à modifier les droits portuaires, puisque ces droits doivent être considérés, non pas comme des frais pour services rendus, mais comme une taxe permettant de produire des recettes. Par conséquent, la Couronne devrait conserver le pouvoir exclusif de majorer ou de réduire cette taxe.

Finally, public facilities: In this time of government right-sizing and deficit reduction, there is no obvious justification for ongoing public funding of port facilities. The ports corporation and harbour commission models have served the nation well, and it is the latter that should be considered a viable replacement for the existing administration of public ports and harbours. Existing public facilities that may be financially self-sustaining should evolve into harbour commissions. The operations of the public ports and harbours that cannot stand on this footing should be offered to the province, the municipality, or, where possible, the commercial users of the facility.

Les installations publiques: en cette période de rationalisation de la fonction publique et de réduction du déficit, il ne semble pas y avoir de raison manifeste pour que les installations portuaires soient financées à même les deniers publics. Le pays a été bien servi jusqu'ici par les sociétés et les commissions portuaires, et les commissions portuaires pourraient être considérées comme modèle de remplacement viable pour l'administration des installations portuaires publiques. C'est le modèle qui devrait être retenu pour les installations existantes dont l'autonomie financière est assurée. Quant aux ports publics qui ne répondent pas à ce critère, on devrait en offrir la gestion à la province ou à la municipalité dans laquelle ils se trouvent, ou encore, là ou c'est possible, aux utilisateurs commerciaux des installations.

Maintaining the theme of commercialization established by the Minister of Transport, the facilities that may not flourish under the traditional harbour commission regime may follow the model advocated for the future of the seaway. In such cases the Crown continues its ownership and regulation of the asset, whilst the users of the port or harbour, those with a vested interest in the facility, may band together under a corporate entity that would lease the operations from the federal government.

Dans l'esprit de la commercialisation que préconise le ministre des Transports, les installations dont l'avenir deviendrait incertain, sous le régime classique des commissions portuaires, pourraient être soumises au régime proposé pour la Voie maritime du Saint-Laurent. Ainsi, la Couronne continuerait d'être propriétaire du port et d'en assurer la réglementation, tandis que les usagers, ceux qui sont directement concernés par la viabilité du port, pourraient se regrouper en société et louer les installations du gouvernement fédéral.

Moving into the area of pilotage, consultations with consumers of pilotage services provided by three of Canada's four pilotage areas—these being Atlantic, Pacific, and Great Lakes—indicate very little concern with the status quo. However, pilotage in the Laurentian region has come to be viewed as unique and contentious.

Passons maintenant à la question du pilotage. D'après les consultations que nous avons eues avec les utilisateurs de services de pilotage fournis par trois des quatre Administrations canadiennes de pilotage—les trois Administrations en question étant celles de l'Atlantique, celle du Pacifique et celle des Grands Lacs—, il semble qu'on se préoccupe très peu du statu quo. Le pilotage dans la région des Laurentides est toutefois considéré comme un cas particulier, qui soulève la controverse.

The Pilotage Act of 1972 imposes a regime that, first, establishes jurisdiction under which pilotage is compulsory; second, dictates which class of vessels is subject to compulsory pilotage; third, establishes licence and certification categories; fourth, legislates that each authority shall be financially self-sufficient; and, fifth, empowers authorities to generate revenues through the setting of tariffs.

La Loi de 1972 sur le pilotage détermine, premièrement, l'Administration qui doit obligatoirement assurer le pilotage dans certaines zones; deuxièmement, établit les catégories de navires qui sont soumis au pilotage obligatoire; troisièmement, fixe les catégories de brevets et de certificats; quatrièmement, oblige chaque Administration à s'autofinancer; et cinquièmement, autorise les Administrations à produire des recettes par l'imposition des tarifs.

It is the scope of these legislative powers that has led to irreconcilable differences between Canadian-flag vessel owners and the Laurentian Pilotage Authority. While all vessel owners are concerned with both safe and cost-efficient navigation, most

C'est l'importance des pouvoirs conférés par cette loi qui explique que les propriétaires de navires immatriculés au Canada et l'Administration de pilotage des Laurentides sont devenus des adversaires irréconciliables. Tous les armateurs

[Text]

foreign-flag consumers of pilotage services in the Laurentian region neither hold the same arguments against nor share similar concerns with their domestic counterparts. In fact, their concerns lay in the uninterrupted provision of the service.

Owners of Canadian-flag vessels hold many concerns regarding the simple principle of compulsory pilotage in waters familiar to their navigators.

Further, and more to the point, the onerous cost of compulsory pilotage in the St. Lawrence River impacts negatively upon the vessels' customers. The ability of Canadian industry to compete in today's global marketplace, be it a prairie grain producer, an Ontario integrated steel mill, a Quebec iron ore property, or a New Brunswick power generator, is diminished by the unnecessary cost of Laurentian pilotage.

In this time of great fiscal restraint, how is it possible for the Crown to maintain a legislated pilotage monopoly where tariffs increased by 32% over 36 months?

The following recommendations are advocated.

Licensing certification: There exists an inherent conflict of interest when the authority that regulates and delivers pilotage services also licenses them. Therefore it is recommended that this power should reside within the Canadian Coast Guard. Those masters having performed the requisite number of transits over a specified period of time and having demonstrated their competence before a designated official of the Canadian Coast Guard should be exempt from compulsory pilotage.

Competition: Presently the Laurentian Pilotage Authority has but one private corporation in each district with which to negotiate tariffs. All vessel owners and the shippers they serve will benefit from the termination of the present-day monopoly. Consistent with government's difficult decisions that better the health of the economy, an element of competition should be introduced into St. Lawrence River pilotage in order to initiate a market-driven regime.

Governance: Crown corporations and agencies were initially established to give government a window into industry. With commercialization, the next generation of this concept applies. The time has come to grant industry with a window into pilotage operations.

• 1545

Vessel owners and their customers perpetually complain about the usury cost of Laurentian pilotage. Similarly, Laurentian Pilotage Authority officials argue that industry has little grasp of their daily realities.

[Translation]

canadiens souscrivent à la nécessité d'assurer la sécurité et la rentabilité de la navigation maritime, mais la majorité des navires immatriculés à l'étranger qui utilisent les services de pilotage des Laurentides ne partagent pas ces préoccupations et n'ont pas, non plus, les mêmes doléances. De fait, leurs préoccupations tiennent davantage à la continuité du service.

Les armateurs canadiens ont de nombreuses réserves en ce qui concerne le principe même du pilotage obligatoire dans des eaux bien connues de leurs navigateurs.

En outre,—et il s'agit là d'une considération encore plus importante—le coût onéreux du pilotage obligatoire sur le fleuve Saint-Laurent a une incidence négative sur les clients de la marine marchande canadienne. Les dépenses inutiles qui sont attribuables au pilotage dans les Laurentides nuisent à la compétitivité des producteurs canadiens en cet ère de mondialisation des marchés, peu importe qu'il s'agisse d'un céréaliculteur des Prairies, d'une aciérie intégrée de l'Ontario, d'une exploitation de minerai de fer du Québec ou d'une centrale électrique du Nouveau-Brunswick.

Comment peut-on admettre qu'en cette période de grande austérité financière, la Couronne conserve le monopole du pilotage, monopole qui lui est accordé par la loi et qui lui a permis de majorer les tarifs de 32 p. 100 sur trois ans?

Nous faisons les recommandations suivantes.

Brevets et certificats: Il existe un conflit d'intérêt inévitable quand l'Administration qui réglemente et fournit les services de pilotage est également celle qui délivre les brevets et les certificats de pilotage. Nous recommandons, par conséquent, que cette fonction soit confiée à la Garde côtière canadienne. Les capitaines ayant effectué le nombre voulu de passages dans le délai prescrit et ayant démontré leur compétence devant un représentant désigné de la Garde côtière canadienne devraient pouvoir se soustraire au pilotage obligatoire.

Concurrence: À l'heure actuelle, l'Administration de pilotage des Laurentides a, dans chaque district, une seule société privée avec qui elle peut négocier ses tarifs. Il serait dans l'intérêt de tous les armateurs et des expéditeurs qu'ils servent de mettre fin au monopole existant. Dans la foulée des décisions difficiles qu'il doit prendre pour améliorer la situation économique, le gouvernement devrait opter pour une certaine concurrence dans le pilotage sur le fleuve Saint-Laurent, afin de favoriser la mise sur pied d'un régime soumis aux forces du marché.

Intendance: Les organismes et les sociétés d'État ont été établis à l'origine pour donner au gouvernement une ouverture sur l'industrie. Avec la commercialisation, il faut maintenant passer à l'étape suivante. Le moment est venu de donner à l'industrie une ouverture sur les opérations du pilotage.

Les armateurs et leurs clients ne cessent de se plaindre du coût usuraire du pilotage dans les Laurentides. De même, les dirigeants de l'Administration de pilotage des Laurentides soutiennent que les entrepreneurs ne comprennent pas grand'chose aux réalités de la vie quotidienne.

[Texte]

The Minister of Transport's notion of commercialization may once again be applied to an element of marine transportation. In the Crown's efforts to distance itself from commercial operations, it is advisable to place the remaining responsibilities of the existing authority under the purview of the newly commercialized St. Lawrence Seaway.

Further, in order to ensure uninterrupted service, it is proposed that an alternate dispute resolution mechanism be instituted on a national basis. The inclusion of a default clause is also advocated, in the event that the ADR is not respected. For the protection of those carriers subject to compulsory pilotage, it is recommended that a national waiver system be implemented.

Moving on to the final area, the coast guard, it is essential that all marine reform initiatives occur only in the context of generating true cost savings for both the Crown and industry. Any attempt to cut government costs by passing them on or through to industry will hamper our ability to compete in the global marketplace.

Key cost components requiring examination include fleet utilization. The federal budget outlines plans to amalgamate the coast guard into the Department of Fisheries and Oceans. The commercial marine industry applauds this initiative and encourages government to seek every possible operating efficiency.

On the subject of navigational aids, through the Canadian Coast Guard's Marine Advisory Board, vessel owners and operators have recommended the elimination of 80% of costly floating aids over the coming years. Satellite-driven technology, accompanied by electronic charts, has rendered them unnecessary. Further, a public-private pilot project is scheduled to commence later this year, the results of which are expected to support industry's claims.

Yet a further example of government service which may be delivered by the private sector on a more cost-effective basis is vessel traffic management. Akin to the air mode, this service may be delivered to vessel owners by a private entity. Government itself may wish to consume this privately delivered service.

Search and rescue services are provided for the protection of those transiting Canadian waters, either for commerce or for recreation, and as such this service should be viewed as being in the public interest. Moreover, the commercial marine industry consumes a negligible amount of these services and thus can only accept responsibility for a proportionate amount.

[Traduction]

Encore là, il y aurait lieu d'appliquer le principe de la commercialisation que préconise le ministre des Transports à un élément du transport maritime. Puisque l'État cherche à ne plus s'occuper des activités commerciales, il serait souhaitable de confier à la nouvelle structure commerciale chargée de la Voie maritime du St-Laurent les attributions qui n'auront pas été transférées à d'autres intérêts.

En outre, pour assurer la continuité du service, nous proposons la mise sur pied d'une procédure d'arbitrage nationale. Nous proposons également l'inclusion d'une clause de non-exécution pour le cas où la procédure d'arbitrage ne serait pas respectée. Dans l'intérêt des transporteurs soumis au pilotage obligatoire, nous recommandons l'établissement d'un régime national permettant de renoncer aux services de pilotage.

Passons maintenant au dernier sujet, la Garde côtière. Il est essentiel que toutes les mesures de réforme du transport maritime ne soient prises que dans le but de réaliser des économies réelles, tant pour l'État que pour le secteur concerné. Toute mesure visant à réduire les coûts pour le Trésor public, en obligeant le secteur à les assumer ou à en faire porter le poids à ses clients, nuira à notre compétitivité sur le marché mondial.

Mentionnons, au nombre des principaux facteurs qui influent sur ces coûts et qui devraient être examinés, l'utilisation de la flotte. Le budget fédéral prévoit que la Garde côtière sera incorporée au ministère des Pêches et des Océans. Le secteur du transport maritime trouve qu'il s'agit d'une excellente initiative, et il encourage le gouvernement à tenter, par tous les moyens possibles, d'accroître l'efficacité opérationnelle.

En ce qui concerne les aides à la navigation, les propriétaires et les exploitants de navires ont recommandé, par l'entremise du Conseil consultatif du transport maritime de la Garde côtière canadienne, l'élimination, d'ici quelques années, de 80 p. 100 de ses aides flottantes très coûteuses. La nouvelle technologie de transmissions par satellite de même que les nouvelles cartes électroniques les ont rendues superflues. Par ailleurs, un projet-pilote de service public et privé doit être lancé plus tard cette année et on s'attend à ce que les résultats confirment la position du secteur du transport maritime à cet égard.

De même, la gestion du trafic maritime est un autre service qui, à l'heure actuelle, est assuré par l'État, mais qui pourrait l'être à meilleur prix par le secteur privé. Ce service pourrait, comme dans le cas du transport aérien, être fourni aux armateurs par un organisme privé. Le gouvernement voudra peut-être avoir recours, lui aussi, à ce service privé.

Les services de recherche et de sauvetage visent à assurer la protection de ceux qui naviguent dans les eaux canadiennes, qu'il s'agisse de navigation commerciale ou de plaisance, et devraient donc être considérés comme des services d'intérêt public. En outre, le secteur du transport maritime n'utilise que fort peu ces services et ne peut donc assumer qu'une part des coûts calculée en fonction de son utilisation.

[Text]

Finally, on the subject of ice breaking, thus far in the marine reform debate the government has failed to identify the true beneficiary of this service. The Crown must declare its position with regard to and on the costs of sovereignty in the Arctic, northern re-supply, scientific research in northern climates, and environmental concerns stemming from flood control. Great Lakes specific, we suggest bi-national cooperation.

That concludes our remarks, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Sirois, for your submission to this committee; it's very clear and succinct and it touches on all the terms of reference that were mandated to us by the minister. We appreciate the observations and suggestions you've made in it. Thank you very much.

We'll turn to some questions now from colleagues. Mr. Guimond, please.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Avec votre permission, monsieur Sirois, je vais vous questionner en français, mais vous n'êtes pas obligé de me répondre en français.

J'ai un sommaire français de vos recommandations. À la troisième recommandation concernant la Voie maritime du Saint-Laurent, on dit:

3. Que ce service public appartienne aux deux gouvernements nationaux, et qu'ils en assument le coût des immobilisations.

Ma question est la suivante. Actuellement, seulement deux écluses appartiennent aux Américains et le reste appartient au gouvernement du Canada. Je pense que c'est normal, car ce sont les Canadiens qui ont payé cela. Est-ce que votre recommandation implique une cession, un don ou une vente pour une somme nominale d'un dollar? On dit que dorénavant ce service appartiendra aux deux gouvernements. Qu'est-ce qu'on fait des écluses qui sont du côté canadien si on dit qu'on fait venir un autre propriétaire dans la maison?

• 1550

Mr. Sirois: Our recommendation doesn't envision the transfer of an asset in any respect. If we look not at the proportion of locks and who owns them but at the proportion of traffic moving both up-bound and down-bound, to and from U.S. ports, we see that the U.S. port range on the Great Lakes derives greater benefit than do Canadians. Therefore we suggest that the United States, to be blunt, Mr. Chairman, put their money where their mouth is. If they're going to benefit from transits of the Welland Canal, then they should also look after a proportionate amount of the long-term capital costs of maintenance of the Welland Canada.

M. Guimond: Monsieur Sirois, je trouve votre réponse totalement farfelue et impertinente. Ce n'est pas parce que des citoyens de London, en Ontario, passeraient sur la rue Wellington à une fréquence de 150 véhicules à l'heure que la rue Wellington deviendrait pour autant propriété des citoyens de London, en Ontario. C'est un bien public et on ne doit pas considérer ceux qui utilisent ce bien public pour dire qu'on devrait permettre une double propriété. Votre réponse ne me satisfait pas du tout et je la trouve farfelue.

[Translation]

Enfin, en ce qui concerne les services de brise-glaces, dans tout ce qu'il a dit au sujet de la réforme du transport maritime, le gouvernement a omis jusqu'à maintenant d'identifier le véritable bénéficiaire de ces services. L'État doit dire quelle est sa position relativement au coût de la souveraineté dans l'Arctique, au ravitaillement dans le Nord, à la recherche scientifique sur les conditions climatiques septentrionales et aux préoccupations environnementales liées à la prévention des inondations. En ce qui a trait aux Grands Lacs nous recommandons une collaboration binationale.

Voilà qui termine notre exposé, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sirois, pour l'exposé que vous venez de nous présenter; c'est un exposé très clair qui traite de tous les éléments du mandat qui nous a été confié par le ministre. Nous vous sommes reconnaissants des observations et des suggestions que vous y faites. Merci beaucoup.

Nous passons maintenant aux questions des collègues. À vous, monsieur Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): With your permission, Mr. Sirois, I will question you in French, but you don't have to answer in French.

I have a French summary of your recommendations. Recommendation 3 dealing with the St. Lawrence Seaway says:

3. The ownership and principle capital costs of this public utility should remain the responsibility of the respective governments.

Here is my question. At the present time, only two locks belong to the Americans, while the rest are the property of the government of Canada. That is as it should be, since the locks were paid for by Canada. Does this mean that the facilities could be transferred, given away or sold for \$1? It says here that this public utility would be owned by both governments. What would happen to the locks on the Canadian side, if you have a new owner coming into the house?

M. Sirois: Notre recommandation n'envisage nullement le transfert d'un actif. Si l'on examine non pas le nombre d'écluses par propriétaire, mais plutôt la proportion du trafic vers l'amont et vers l'aval, en provenance et à destination des ports américains, on constate que les ports américains des Grands Lacs en bénéficient davantage que les ports canadiens. En conséquence, monsieur le président, pour parler carré, nous disons que les Américains devraient payer leur écot. S'ils veulent bénéficier du canal Welland, qu'ils payent une part proportionnelle de ce qu'il en coûte à long terme pour entretenir le canal Welland.

Mr. Guimond: Mr. Sirois, I find your answer to be utterly preposterous and impertinent. Even if citizens from London, Ontario were to drive on Wellington Street to the tune of 150 cars an hour, that doesn't mean that Wellington Street would become the property of the citizens from London, Ontario. It is public property and we should take into consideration who is using that public property and say that we should allow double ownership. Your answer does not satisfy me at all and I find it is ludicrous.

[Texte]

Ma deuxième question porte sur le pilotage. La deuxième recommandation à ce sujet est:

2. Que les capitaines qui ont effectué le nombre requis de passages. . .

Comment détermine-t-on le nombre requis? Qu'est-ce que veut dire «le nombre requis»? Et qui va décider quel est le nombre requis de passages?

Mr. Sirois: If I might go back to the first question, I will simply repeat my answer by stating that it does not suggest the transfer of any asset.

Moving on to pilotage, the requisite number of trips would be negotiated, in my estimation, between the coast guard and masters, or the commercial marine industry. . .that is to say, setting standards that would maintain safety levels.

M. Guimond: Pourquoi soumettez-vous uniquement l'Administration de pilotage des Laurentides à la tutelle de la nouvelle agence commerciale qui sera chargée d'exploiter la Voie maritime du Saint-Laurent?

Mr. Sirois: As we laid out in our submission, if you go back to the testimony given by both the authorities themselves and the consumers of the service in the Pacific, Atlantic, and Great Lakes region, very little concern exists with the status quo. It seems to be only in the Laurentian region that these disputes occur.

To flesh out the issue of pilotage, I'd like to ask Captain John Pace to give his suggestions on that.

Captain John Pace (Director, Navigation, Port and Safety, Chamber of Maritime Commerce): The issue of pilotage is an important one in this whole process of discussion about improving the infrastructure of the marine industry. It will allow the marine industry to address the fundamental issues of cargo transportation in Canada, which are safe transportation of commodities, environmentally friendly and responsible transportation of commodities, and economically efficient transportation of commodities. Pilotage is part of the fundamental transportation infrastructure that has been put in place in this country to support the transportation of cargo by water.

In Canada, we at Canada Steamship Lines, which are a Canadian shipping company based in Quebec, with 150 years of continuous existence, have been dealing with marine transportation since before the Pilotage Act came into place. Many of the existing pilots in the Laurentian region came out of Canada Steamship Lines and other Great Lakes majors.

We already navigate, and continue to navigate, our ships on the upper Great Lakes and rivers based on a waiver system. This may in fact, as I expand on this, answer the second question from the member.

The number of trips captains and navigation officers must put in every year—and an affidavit must be submitted proclaiming this—is ten trips over a three-way period in each direction in each of the pilotage districts for which waiver is

[Traduction]

My second question deals with pilotage. The second recommendation on that issue is as follows:

2. Those Masters having performed the requisite number of transits. . .

How is the requisite number determined? What does the phrase "requisite number" mean? And who will decide what is the requisite number of transits?

M. Sirois: Je voudrais revenir à la première question pour réitérer ce que j'ai déjà dit, à savoir que nous ne proposons nullement le transfert d'un actif quelconque.

Au sujet du pilotage, le nombre de passages requis serait négocié, à mon sens, entre la Garde côtière et les capitaines, ou encore le secteur de la marine marchande, c'est-à-dire que l'on fixerait des normes susceptibles d'assurer la sécurité.

Mr. Guimond: Why do you put only the Laurentian Pilotage Authority under the corporate direction of the newly commercialized St. Lawrence Seaway?

M. Sirois: Comme nous l'avons expliqué dans notre mémoire, si l'on remonte aux témoignages donnés par les Administrations elles-mêmes et les consommateurs des services dans les régions du Pacifique, de l'Atlantique et des Grands Lacs, très peu de gens trouvent quoi que ce soit à redire au statu quo. Ce n'est que dans la région des Laurentides qu'il y a controverse.

Pour étoffer davantage notre position sur la question du pilotage, je demanderais au capitaine John Pace de nous faire part de ses suggestions à ce propos.

Le capitaine John Pace (directeur, Navigation, Ports et Sûreté, Chambre de commerce maritime): La question du pilotage est importante dans toute cette discussion visant à améliorer l'infrastructure du secteur maritime. Cela permettra à ce secteur de se pencher sur les problèmes fondamentaux que pose le transport des marchandises au Canada, c'est-à-dire le transport en toute sécurité de diverses denrées, dans le respect de l'environnement et des responsabilités diverses, et de façon économiquement rentable. Le pilotage fait partie de l'infrastructure de base des transports qui a été mise en place au Canada pour aider le transport des marchandises par eau.

Au Canada, nous, de la Canada Steamship Lines, compagnie de transport maritime canadienne ayant son siège social au Québec, en activité depuis 150 ans, étions déjà actifs dans le secteur du transport maritime avant même que la Loi sur le pilotage ne soit adoptée. Nombre de pilotes exerçant actuellement dans la région des Laurentides sont issus de la Canada Steamship Lines et d'autres grandes compagnies des Grands Lacs.

Nous naviguons déjà et continuerons de naviguer dans la partie supérieur des Grands Lacs et sur les cours d'eau dans le cadre d'un régime qui nous dispense des services de pilotage. J'en dirai un peu plus long là-dessus et cela répondra probablement à la deuxième question du député.

• 1555

Le nombre de passages que les capitaines et les officiers de navigation doivent faire chaque année est de 10, sur une période de trois jours, dans chaque sens et dans chacun des districts de pilotage pour lequel une dispense est demandée pour les Grands

[Text]

sought on the Great Lakes. So already our captains and navigation officers have to submit to a process of waiver to allow them, as Canadian captains on Canadian ships operating in Canadian waters, to navigate their ships and conduct the commercial business in an environmentally safe and economically efficient manner.

As of 1972, there was imposed as a result of the Pilotage Act the mandatory requirement to carry pilots between Les Escoumains and Montreal, waters that Canada Steamship Lines masters and other Canadian shipping majors' masters and navigation officers have been historically familiar with, and the opportunity and responsibility for Canadian captains and their officers to navigate in these waters was at that time withheld.

Since that time, and on occasion, we have navigated our ships through the Laurentian pilotage waters safely and efficiently. In the recent past, in the last couple of years, Canada Steamship Lines has invested in the development of new technology, electronic chart technology using differential GPS, which is a navigation signal that is supplied by satellite and transmission systems that the Canadian Coast Guard applies.

We now have additional technology that allows us to navigate more precisely, safely, environmentally responsibly, and economically efficiently in all areas of the Great Lakes. When we look to the future through this process, we believe the pilotage issue for Canadian ships manned by Canadian officers will be made redundant because of this new technology, which will allow us to address the fundamental issues we want to address.

The Chairman: Thank you, Captain Pace. Mr. Gouk, please.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): I am kind of surprised actually at the response to your answer on the question of cost-sharing. I can't imagine why we would want to turn down the opportunity to recover some true costs from the Americans. It suggests we're going to have a very lively meeting in Washington on Monday and Tuesday under the circumstances.

The main thing I wanted to ask is on ice-breaking. You referred to the break-out of costs, but the only real reason for breaking out the costs would be to determine in fact what was the ice-breaking service to ports, to ships specifically for ports. We've had a lot of controversy on that. Again, I'm surprised that not having liked your first answer you didn't get credit for your ice-breaking position, because Mr. Guimond is usually critical of my comments on it.

I believe any port that depends on marine service, such as Newfoundland as an example, should pay some portion of the costs that are directly attributable to the use of the port—not for flood control or anything else—and using Montreal as an example but not limiting it to Montreal.

[Translation]

Lacs, et ils doivent remettre une attestation assermentée à cet égard. Donc, nos capitaines et officiers de navigation doivent déjà se soumettre à un régime de dispense qui leur permet, à titre de capitaines canadiens naviguant sur des bateaux canadiens dans les eaux canadiennes, de piloter leurs propres navires sans mettre en danger l'environnement et en assurant la rentabilité de leurs activités.

En 1972, à la suite de l'adoption de la Loi sur le pilotage, on a imposé l'obligation de faire monter des pilotes entre les Escoumains et Montréal, même si les capitaines et officiers de navigation de la Canada Steamship Lines et des autres grandes entreprises canadiennes de navigation connaissent bien ces eaux de longue date, empêchant du même coup les capitaines et officiers canadiens de naviguer dans ces eaux.

Depuis ce temps-là, et à l'occasion, nous avons piloté nos navires avec efficacité et en toute sécurité dans les eaux de l'Administration du pilotage des Laurentides. Récemment, ces dernières années, la Canada Steamship Lines a investi dans de nouvelles technologies, notamment un système de positionnement global en mode différentiel; il s'agit d'un signal de navigation par satellite et de systèmes de transmission utilisés par la Garde côtière canadienne.

Nous avons donc maintenant le matériel technique voulu pour naviguer plus précisément, en toute sécurité, sans nuire à l'environnement, d'une façon responsable et très efficace sur le plan économique, dans tous les secteurs des Grands Lacs. Si l'on se tourne vers l'avenir, nous croyons que grâce à ce procédé, les services de pilotage deviendront superflus pour les navires canadiens dotés d'officiers canadiens, ce qui nous permettra de nous pencher sur les problèmes fondamentaux auxquels nous voulons nous attaquer.

Le président: Merci, capitaine Pace. Monsieur Gouk, vous avez la parole.

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Je suis quelque peu étonné de la réaction qu'a suscitée votre réponse à la question sur le partage des coûts. Je ne vois pas pourquoi nous perdriions l'occasion de demander aux Américains de défrayer une partie des coûts. J'en déduis que nous aurons une réunion très animée à Washington, lundi et mardi prochains.

Je voulais surtout aborder la question des brise-glaces. Vous avez fait allusion à la ventilation des coûts, mais la seule véritable raison de procéder ainsi, c'est de déterminer combien coûte vraiment le service de déglacage pour les ports, pour que les navires aient accès aux ports. Il y a eu beaucoup de controverse là-dessus. Encore une fois, je m'étonne que M. Guimond, n'ayant pas aimé votre première réponse, ne vous ait pas félicité de la position que vous avez adoptée sur les brise-glaces, car je sais qu'il est habituellement fort critique à mon endroit à ce sujet.

Je crois que tout port qui dépend des services maritimes, comme ceux de Terre-Neuve par exemple, doivent payer une partie des coûts qui sont directement attribuables à l'utilisation de ce port, mais qui n'ont rien à voir avec la lutte contre les inondations ou quoi que ce soit d'autre. J'en donne comme exemple Montréal, mais ce n'est pas limitatif.

[Texte]

Do you accept the concept of some cost recovery, provided the cost is definitely attributable to the use of the port in winter operation, and ideally, if it were scheduled according to the ice-handling characteristic of the ship, the more ice-strengthened winter class vessels paying a lower cost for service than ones that perhaps shouldn't even be in the water in winter operations?

Mr. Sirois: If true costs can be identified and they can be directly attributed to a beneficiary and that service delivered in the most cost-effective manner possible, shippers will pay for services consumed.

• 1600

Mr. Gouk: I think that's more than fair enough, and I don't have an argument with that.

The rest of your comments I pretty much agree with. I think it follows a lot of what we have been hearing and we will most certainly take it into consideration in the findings of the committee.

Mr. Sirois: Thank you.

Mr. Gouk: Thank you.

The Chairman: Mr. Fontana please.

Mr. Fontana (London East): I found the answer to the question by Mr. Guimond to be rather significant in the sense that I think that it's what a number of witnesses have said. So I found it rather bizarre that Michel and the BQ would want to, as I understood it, be defending the interests of the Americans on this issue. Perhaps I got it wrong, but at least that's what I took from that response.

Mr. Guimond: I'm not defending the U.S. on this issue.

Mr. Fontana: Your response to Mr. Sirois led me to believe that you didn't think the Americans should have to pay their fair share.

Mr. Guimond: They have to pay, but here I have a document mentioning in French

3. Que ce service public appartienne aux deux gouvernements nationaux...

Actuellement, c'est le gouvernement du Canada qui est propriétaire de ce service public. Si ce service public doit appartenir aux deux gouvernements, comment va-t-on faire embarquer le gouvernement américain? C'est ce que je demandais. Est-ce que ce sera par une vente? C'est ce que dit le document devant que j'ai moi:

3. Que ce service public appartienne aux deux gouvernements...

The Americans have to pay.

The Chairman: While we get this matter cleared up with Mr. Guimond, maybe you can address your questions to Mr. Sirois, Mr. Fontana.

Mr. Fontana: I too am impressed with your association addressing each and every aspect of the marine sector, as our terms of reference had asked.

With respect to the ports, you talk about disbanding the Canada Ports Corporation, greater autonomy, and that public ports should evolve into harbour commissions. Do you have any opinion as to whether or not there ought not to be a

[Traduction]

Acceptez-vous le concept du recouvrement partiel des coûts, pourvu que le coût en question soit indéniablement attribuable à l'utilisation du port en hiver? Idéalement, si les coûts étaient répartis en fonction des caractéristiques du navire pour la navigation dans les glaces, les navires capables de naviguer en hiver paieraient moins cher pour le service que ceux qui ne devraient peut-être même pas naviguer dans ces eaux en hiver.

M. Sirois: Si l'on pouvait préciser les coûts véritables et les attribuer directement à un bénéficiaire, et si ce service pouvait être assuré de la façon la plus efficace possible en fonction du coût, les armateurs seraient prêts à payer pour les services dispensés.

M. Gouk: Je trouve que c'est tout à fait équitable et je n'ai rien à redire à cela.

Quant au reste de votre intervention, je suis passablement d'accord. Je crois que cela correspond à une bonne part de ce que nous avons entendu, et nous allons assurément en tenir compte pour établir les conclusions du comité.

M. Sirois: Merci.

M. Gouk: Merci.

Le président: Monsieur Fontana.

M. Fontana (London-Est): Je trouve que la réponse donnée à la question de M. Guimond était assez intéressante en ce sens que c'est ce que bon nombre de témoins ont dit. Je trouve donc plutôt bizarre que Michel et le Bloc québécois en viennent à défendre les intérêts des Américains dans ce dossier, si j'ai bien compris leur position. Peut-être ai-je mal compris, mais c'est du moins ce que je conclus de cette réaction.

M. Guimond: Je ne défends pas les États-Unis dans ce dossier.

M. Fontana: Je déduis de votre réponse M. Sirois qu'à votre avis, les Américains ne devraient pas payer leur juste part.

M. Guimond: Ils doivent payer, mais j'ai ici un document où il est dit, en anglais:

3. The ownership... of this public utility should remain the responsibility of the respective governments.

Presently, the Canadian government owns that public utility. If it is to be owned by both governments, how will we get the Americans on board? That is what I was asking. Will it be through a sale? That is what it says in the document I have in front of me:

3. The ownership... of this public utility should remain the responsibility of the respective governments.

Les Américains devront payer.

Le président: Pendant que nous tirons cela au clair avec M. Guimond, peut-être pourriez-vous poser une question à M. Sirois, monsieur Fontana.

M. Fontana: Je suis également impressionné par le fait que votre association ait abordé tous les aspects du secteur maritime, comme on nous demande de le faire dans notre mandat.

Au sujet des ports, vous proposez de démanteler la Société canadienne des ports, d'octroyer une plus grande autonomie et de transformer les ports publics en commissions portuaires. Avez-vous une opinion sur la question de savoir s'il devrait y

[Text]

consolidation? A number of our witnesses across the country have indicated that perhaps there is too much infrastructure and that we are diluting our effectiveness and thereby our costs tend to be higher because we're not maximizing the full capacity of a number of our ports. You didn't mention it here. I don't know if that was inherent in what you were saying or whether or not you have an opinion on that matter.

Mr. Sirois: I'd like to say something that won't get me in trouble but I probably will anyway. Ports in this country have a tremendous ability to overdevelop themselves. I think that if a port is not self-sustaining, if the traffic does not bear it—again, as we've said in the brief—it should not be a drain on the public purse.

Mr. Fontana: So that would be your acid test then as to whether or not a port should exist, whether or not it can meet some financial criteria, and or whether or not it would require any assistance from the government in one way, shape or form?

Mr. Sirois: That's correct. I might add, as we talk about cost recovery and we talk about a pool of costs, that if ports need to be maintained for other than commercial reasons I have no opposition to that, as long as the commercial marine industry is not made to pay for those ports.

Mr. Fontana: With respect to the coast guard, you talked about the elimination of 80% of the navigational aids, floating aids as you call them, and you've indicated the cost of that service to be something in the neighbourhood of about \$302 million. Do you think, based on your industry, that we're in a position of being able to move to the elimination of those navigational aids sooner rather than later, and hence achieve greater efficiencies and savings within the department or in the coast guard? Where is the state of your industry as you see it? Can we eliminate those navigational aids sooner than has been suggested, phasing them out over a period of anywhere from three to five years?

Mr. Sirois: Mr. Fontana, this is an excellent question, and I think if we look at all the items that we've touched on, certainly navigational aids are what I would call a very big ticket item. That's what we're here to discuss. I think Canada Steamship Lines is a leader in this industry in regard to navigation practices, and that's why we've brought Captain Pace along. I think he can best address your question.

• 1605

Capt Pace: Canada Steamship Lines in fact proposed the removal of buoys as the means of dealing with the cost-recovery issue of navigation services. In fact, we proposed taking 100% of the buoys out. As far as we're concerned, we're prepared to have that done tomorrow.

The rest of the marine industry is not quite in that position. We are still in the process of having to develop the navigation infrastructure and getting the equipment on board the ships and the training in place to allow us to do this.

I think it would be fair to say we could, if we identified a start time, move ahead reasonably aggressively on the reduction of floating navigation aids and the cost associated therewith. However, it's very important to set a timetable for the industry

[Translation]

avoir amalgamation? Un certain nombre de témoins, d'un bout à l'autre du pays, nous ont dit que l'infrastructure est peut-être trop lourde et que nous amoindrissons notre efficacité, ce qui a tendance à faire monter nos coûts, parce que nous n'utilisons pas au maximum un certain nombre de nos ports. Vous n'en parlez pas dans ce document. Est-ce implicite, ou avez-vous une opinion à ce sujet.

M. Sirois: J'aimerais bien dire quelque chose qui ne me mettra pas dans le pétrin, mais je m'y retrouverai probablement de toute façon. Les ports, au Canada, ont une extraordinaire propension à l'expansion démesurée. À mon avis, si un port n'est pas rentable, si le trafic est insuffisant pour le rentabiliser, il ne devrait pas être un fardeau pour le Trésor public, et c'est d'ailleurs ce que nous disons dans le mémoire.

M. Fontana: Ce serait donc votre critère absolu pour décider si un port doit exister, à savoir s'il peut respecter quelques critères d'ordre financier ou bien s'il a besoin d'une aide gouvernementale sous une forme quelconque?

M. Sirois: C'est bien cela. Puisqu'on parle de recouvrement des coûts et de mise en commun des coûts, j'ajoute que si des ports doivent être maintenus pour des raisons autres que commerciales, je n'ai rien contre cela, pourvu que le secteur de la marine marchande ne soit pas appelé à les financer.

M. Fontana: Au sujet de la Garde côtière, vous avez proposé d'éliminer 80 p. 100 des aides à la navigation, les aides flottantes comme vous les appelez, et vous avez précisé que le coût de ce service est de l'ordre de 302 millions de dollars. D'après votre expérience dans le secteur, croyez-vous que nous puissions accélérer l'élimination de ces aides à la navigation et réaliser ainsi des économies plus importantes au sein du ministère ou de la Garde côtière? Où en est votre secteur, selon vous? Pouvons-nous éliminer ces aides à la navigation plus tôt que prévu, sur une période de peut-être trois à cinq ans?

M. Sirois: Monsieur Fontana, c'est une excellente question, et si l'on tient compte de l'ensemble du tableau, il est certain que les aides à la navigation sont un élément fort important. Nous sommes justement ici pour en discuter. Je crois que la compagnie Canada Steamship Lines est à l'avant-garde dans ce secteur en matière de pratiques de navigation et c'est pourquoi nous avons amené avec nous le capitaine Pace. Je pense qu'il est le mieux en mesure de répondre à votre question.

Capt Pace: La Canada Steamship Lines a, de fait, proposé d'enlever les bouées comme méthode de recouvrement des coûts des services de navigation. De fait, nous avons proposé d'enlever la totalité des bouées. En ce qui nous concerne, nous sommes prêts à ce que ce soit fait demain.

Les autres intervenants du secteur maritime n'en sont pas tout à fait au même point. Nous sommes toujours en train de mettre en place l'infrastructure de navigation, de doter les navires de l'équipement requis et de donner au personnel la formation voulue pour nous permettre de faire cela.

Je pense qu'il est juste de dire qu'il suffirait de fixer une date et que l'on pourrait procéder raisonnablement vite à la mise hors service des aides flottantes à la navigation et à la réduction du coût connexe. Il est toutefois très important de

[Texte]

so they can plan the acquisition of the necessary technology, which is the ECDIS technology. Some development work still needs to be taken in hand to put the differential GPS stations in place to get full coverage on the Great Lakes system, the St. Lawrence River, the gulf, and so on.

You can never solve all your problems by just putting technology in place. You must train people. That's one of the things I would recommend strongly: that we provide a window of time to train the marine staff who are going to have to work with this equipment in this new environment.

Mr. Fontana: On the vessel traffic management, would you suggest privatizing it? Would you suggest perhaps developing a model akin to the air navigation system, or maybe a not-for-profit as opposed to a private sector company delivering vessel traffic management? If not, who would do it? If it's the private sector, are there private sector companies that in fact can deliver that service today?

Capt Pace: Mr. Fontana, what we have proposed here for the VTS is to use a new technology to replace the existing costly, ineffective VTS structure now in place. We have looked at the proposals from the government and transport policy and we agree with the concept of privatization. We have come up with a technology that would ideally suit this kind of commercial model.

The reality is that the ships need information to make good navigation and commercial decisions. That information is not currently provided in a uniform manner, certainly not by VTS services. We believe we must empower the mariners and the pilots to make the safe navigation and commercial performance decisions they should be making on the bridge of the ship. They should do this through information provided by a technical system euphemistically referred to as "ADS", or Automated Dependent Surveillance.

In fact, what we think we need is transponder technology on the ship, which will broadcast to a shore database the position of the ship, its course, its speed, and any other information you want to attach to it. That information would be available for automatic rebroadcast to ships in the area or to users, whether it's corporate users or government users, subscribers. This technology is available. It exists today. It is cost-efficient, effective technology, which will improve the way the marine operation is conducted in Canada.

Mr. Fontana: If you have additional paperwork on that very model, or something akin to it, we'd be very appreciative of receiving that information.

Finally, on page 9, while you talk about moving ports and harbours more to harbour commissions with more autonomy, being able to do what they want, you seem to put a very big caveat there. You say the taxes or harbour dues should remain under the jurisdiction of the government. That seems rather paradoxical, in a sense. If you want harbours and harbour commissions to be totally autonomous, don't you think they ought to have the right to set those dues?

[Traduction]

fixer un échéancier afin que les intervenants du secteur puissent planifier l'acquisition des dispositifs nécessaires, à savoir la technique SEVCM. Il reste encore du travail à faire pour mettre en place les stations du système de positionnement global en mode différentiel pour que le système soit en place dans l'ensemble du bassin des Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, le Golfe, etc.

On ne peut jamais résoudre tous les problèmes simplement en achetant du matériel. Il faut former les gens. S'il y a une chose que je recommande fortement, c'est de prévoir assez de temps pour former le personnel qui va avoir à utiliser ce nouveau matériel.

M. Fontana: Au sujet de la gestion du trafic maritime, êtes-vous en faveur de la privatisation de ce service? Seriez-vous favorable à l'élaboration d'un modèle semblable à celui de la navigation aérienne, ou peut-être à la mise sur pied d'un organisme à but non lucratif, par opposition à une compagnie privée qui s'occuperait de la gestion du trafic maritime? Sinon, qui devrait s'en charger? Le secteur privé? Y a-t-il des compagnies privées qui peuvent dès maintenant assurer ce service?

Capt Pace: Monsieur Fontana, ce que nous avons proposé dans ce document pour le STM, c'est d'utiliser une nouvelle technologie qui remplacerait la structure actuelle qui est coûteuse et inefficace. Nous avons examiné les propositions faites par le gouvernement en matière de politique des transports et nous sommes d'accord avec la notion de privatisation. Nous avons mis au point une technologie qui trouverait une application idéale dans le cadre de ce modèle commercial.

La réalité, c'est que les capitaines de navires ont besoin d'information pour prendre de bonnes décisions en matière de navigation et de négoce. Cette information n'est pas fournie actuellement de façon uniforme, assurément pas par le STM. Nous croyons qu'il faut donner aux gens de la mer et aux pilotes le pouvoir voulu pour prendre, en matière de navigation et de rendement commercial, les décisions qu'il leur revient de prendre sur la passerelle de leur navire. Ils devraient le faire à partir de renseignements fournis par un système technique que l'on désigne sous le nom de système de suivi automatique.

De fait, ce qu'il nous faut à notre avis, c'est doter les navires de transpondeurs qui transmettraient à une base de données situées à terre la position de navire, son cap, sa vitesse et tout autre renseignement qu'on jugerait pertinent. Cette information serait disponible pour être rediffusée automatiquement aux navires qui se trouvent dans le secteur ou à n'importe quel usager, qu'il s'agisse de compagnies privées ou de services gouvernementaux, bref aux abonnés. Cette technologie existe déjà actuellement. Elle est efficace et peu coûteuse et améliorera le fonctionnement du secteur maritime au Canada.

M. Fontana: Si vous avez de la documentation complémentaire sur ce modèle ou quelque chose d'apparenté, nous vous serions reconnaissants de nous transmettre ces renseignements.

Enfin, à la page 9, vous évoquez la possibilité de transformer les ports en commissions portuaires dotées d'une plus grande autonomie, mais vous semblez formuler une réserve d'importance. Vous dites que les taxes ou droits portuaires devraient demeurer l'apanage du gouvernement. Cela semble plutôt paradoxal. Si vous voulez que les ports et les commissions portuaires deviennent totalement autonomes, ne croyez-vous pas qu'ils devraient avoir le droit de fixer ces droits?

[Text]

You refer to those dues as "taxes". I wonder whether we ought not to get rid of the notion of harbour dues or taxes and really call them what they should be, and that's a user fee for those who use the harbour facility.

[Translation]

Vous qualifiez ces droits de «taxes». Je me demande si l'on ne devrait pas se débarrasser de la notion de droits portuaires ou de taxes pour les appeler plutôt par leur nom, c'est-à-dire des frais payés par les usagers des installations portuaires.

• 1610

Mr. Sirois: We would be happy to get rid of harbour dues. I think, though, that what we're talking about there as taxation is the prerogative of the Crown, and if a harbour commission wished to raise harbour dues, then it would have to go through the existing Governor in Council process. That approval process exists today. So we're saying we should maintain the status quo for that element of it, because it is a tax rather than a fee for service, if you're talking about top wharfage or side wharfage, where you can demonstrate a benefit.

Mr. Fontana: That's my point. Why shouldn't it be, as you say, a fee for service and call it what it is, a user fee—as opposed to trying to be determined by the harbour itself? It would have the costs. If you want autonomy, I don't think you can then say that you can't raise your costs or you can't raise your fees, or you can't even reduce them, based on the government telling you what's right or wrong.

I am having some difficulty. You talk about greater autonomy, yet you are saying that maybe we can't trust harbour commissions and we can't trust the harbours to do in a very commercial way what you would want them to do.

Mr. Sirois: I am not saying that we don't trust them. Certainly the Chamber of Maritime Commerce represents a great many harbour commissions. What I am saying is if you're going to define it as a tax, as it is today, then that prerogative should remain with the Crown. If you're going to call it what it actually is, which is what you're suggesting, then I have no problem with your solution.

The Chairman: As a supplementary on what Captain Pace was mentioning about the buoys, how many of these buoys and markers, etc., in the Great Lakes and St. Lawrence system, including the river, would be used by private marine recreational boats, launches and pleasure craft that ply these waters?

Capt Pace: There certainly is a divergence of opinion on who uses buoys and who needs them. Until now, the buoyage infrastructure has been put in place basically for the benefit of the commercial user. The recreational user has taken advantage of the existence of this buoyage system. At this point, where we have now said that we don't need the buoys because we have other approaches to provide safe navigation in these Canadian and American waters—

The Chairman: You're saying we don't need them, so pull them out.

Capt Pace: Our response to cost recovery has been pull them out, and we'll navigate through instrument navigation procedures, like the airlines do.

The Chairman: Sure, but over time—

Capt Pace: Yes, over time. Absolutely.

M. Sirois: Nous serions heureux de nous débarrasser des droits portuaires. Je pense cependant que lorsqu'on parle de taxation, c'est une prerogative de la Couronne. Si une commission portuaire désire augmenter les droits portuaires, elle doit suivre le processus actuel pour obtenir un décret. Il y a un processus d'approbation. Nous recommandons le maintien de cet élément du système. C'est une taxe plutôt qu'un paiement à l'acte, pour ce qui est des droits de terre-plein et d'accostage, par exemple, où l'on accorde effectivement un avantage.

M. Fontana: Justement, pourquoi ne devrait-il pas s'agir d'un paiement à l'acte ou d'un paiement par l'utilisateur, c'est ce que c'est—par opposition à un montant déterminé par le port? C'est le port qui assumerait les coûts. Si vous prônez l'autonomie, vous ne pouvez pas dire que le port ne peut pas augmenter les coûts ou plutôt les frais, ou même les réduire, à moins que le gouvernement dise oui ou non.

J'ai du mal à vous suivre. Vous parlez d'une plus grande autonomie, mais d'un autre côté, vous dites que nous ne pouvons pas faire confiance aux commissions portuaires, que nous ne pouvons pas nous attendre à ce qu'elles fassent le travail que nous voulons de façon commerciale.

M. Sirois: Je ne dis pas que nous ne leur faisons pas confiance. La Chambre de commerce maritime représente beaucoup de commissions portuaires. Je fais tout simplement valoir que si vous parlez de taxe, comme c'est le cas actuellement, la prerogative en revient à la Couronne. Si vous appelez cela d'un autre nom, comme vous voulez le faire, je n'ai rien contre votre solution.

Le président: Pour revenir à ce que le capitaine Pace disait au sujet des bouées, combien de ces bouées, marqueurs, etc. dans les Grands Lacs et le réseau du Saint-Laurent, y compris le fleuve lui-même, sont utilisés par les bateaux, les embarcations et les chaloupes de plaisance privées qui naviguent dans ces eaux?

Capt Pace: Les avis diffèrent beaucoup sur la question de savoir qui utilise les bouées et qui en a besoin. Jusqu'à présent, les bouées ont été mises en place essentiellement pour les usagers commerciaux. Les plaisanciers en ont cependant également profité. Maintenant, nous disons que nous n'avons plus besoin des bouées parce que nous avons d'autres façons de naviguer de façon sûre dans les eaux canadiennes et américaines. . .

Le président: Nous n'en avons plus besoin, donc, retirez-les. C'est ce que vous dites.

Capt Pace: Dans le cadre du recouvrement des coûts, nous demandons leur retrait. Nous sommes prêts à naviguer aux instruments comme les lignes aériennes.

Le président: Oui, mais avec le temps. . .

Capt Pace: De façon graduelle, certainement.

[Texte]

The Chairman: No. Over time the recreational boater has come to depend on these particular navigational aids. While the commercial industry may say that's fine, we don't need them any more, yank them out and save us money, a lot of people —

Capt Pace: I am sure that there is quite a hue and cry from the recreational user.

The Chairman: How do you address that question?

Capt Pace: The point we're saying is that we want to be able to demonstrate, through the acquisition of technology, that we are free of the need for those buoys, and therefore we will not want to be charged, we do not want to pay for those buoys. However, if the recreational users are standing up and being counted and saying that they want those buoys, then one of the questions the committee might want to address is how the people who want to use those, the recreational boaters, are going to pay for them.

However, if I may add one little aside, I think the same technology that will help us will help the recreational user, and very cost-effectively.

The Chairman: If I've got a 20-foot boat, then I'm not sure if it's going to —

Capt Pace: You can buy these devices. This technology will be developed for PC laptop use and it will be there.

Mr. Sirois: A Panasonic hand-held GPS system will cost you \$800.

The Chairman: Oh, I guess you can get them pretty inexpensive. I'm not sure how they work, if they're accurate and all the rest of it. It is \$800 less to go for the red-and-blue buoy.

Mr. Hoepfner (Lisgar—Marquette): I am new on the committee. On the issue of ice-breaking, we heard in one committee hearing that ice-breakers were sitting up at Churchill as early as I think the middle of May without any ships coming in there. Can you explain why that is happening or why that shouldn't be happening?

• 1615

Mr. Sirois: Churchill remains a mystery to us.

Mr. Hoepfner: What was that?

Mr. Sirois: No, I cannot answer your question, sir.

Mr. Hoepfner: Are they done with their services on the Great Lakes or in the river so that it is put up to Churchill and there's cost added to Churchill? That's what I'm asking.

Mr. Sirois: I do not know how the coast guard functions in respect to Churchill and I just wouldn't be comfortable commenting on that, sir.

Mr. Hoepfner: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hubbard, please.

Mr. Hubbard (Miramichi): I'd like to compliment you on your presentation and a very attractive little flyer. I'm not sure which local group you had do this, but it's very well done.

With your various members—and I'm not familiar with your operation as an office—do you have records in terms of the ports of Canada and how much the various companies use those ports in terms of tonnage or in terms of trips? What sort of data could you provide to our committee in terms of usage of the various ports in this country?

[Traduction]

Le président: Je voulais dire qu'avec le temps, les plaisanciers en sont venus à dépendre de ces aides à la navigation. Les usagers commerciaux peuvent très bien demander leur retrait, prétendre qu'ils n'en ont plus besoin par souci d'économie, mais bien des gens...

Capt Pace: Je suis sûr que les plaisanciers protestent vivement.

Le président: Quelle est votre solution?

Capt Pace: Nous voulons démontrer que, grâce à la technologie, nous n'avons plus besoin des bouées et qu'en conséquence, nous ne voulons plus en assumer les frais. Cependant, si les plaisanciers décident de s'opposer fermement à leur retrait, le comité peut peut-être se demander comment ils entendent, eux qui affirment en avoir besoin, en défrayer le coût.

Je dois dire également que la technologie qui vient à notre aide existe aussi pour les plaisanciers. Et ce, à un coût très abordable.

Le président: Si j'ai un bateau de 20 pieds, je ne suis pas sûr de pouvoir...

Capt Pace: Vous pouvez acheter ces appareils. La technologie existera et sera adaptée aux ordinateurs portatifs.

Mr. Sirois: Un appareil SPG portatif Panasonic coûtera 800\$.

Le président: Ces appareils sont offerts à très bon prix, c'est certain. Je ne sais cependant pas comment ils fonctionnent, s'ils sont fiables etc. C'est 800\$ de moins pour les bouées rouges et bleues.

M. Hoepfner (Lisgar—Marquette): Je suis nouveau à ce comité. Nous avons entendu dire précédemment qu'il y a encore des brise-glaces au milieu de mai à Churchill, lorsqu'il n'y a absolument aucune circulation. Pouvez-vous expliquer pourquoi cela se produit alors qu'il ne devrait pas en être ainsi?

Mr. Sirois: Ce qui se passe à Churchill est un mystère pour nous.

M. Hoepfner: Je vous demande pardon?

Mr. Sirois: Je ne peux pas répondre à votre question.

M. Hoepfner: Les brise-glaces sont-ils envoyés à Churchill, avec les frais que cela comporte, parce qu'ils ne sont plus requis dans les Grands Lacs ou sur le fleuve?

Mr. Sirois: J'ignore ce que fait la Garde côtière à Churchill. Je ne suis pas en mesure d'en parler.

M. Hoepfner: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Hubbard, s'il vous plaît.

M. Hubbard (Miramichi): Je vous félicite de votre exposé et de votre petit dépliant très intéressant. Je ne sais pas quel groupe local l'a préparé pour vous, il est très bien fait.

Par l'entremise de vos membres—j'avoue ne pas très bien connaître la façon dont vous fonctionnez—avez-vous de l'information sur les ports du Canada? Savez-vous quelles sont les sociétés qui les utilisent, quel est le tonnage, le nombre de voyages? Quelle sorte de données pouvez-vous fournir au comité sur l'usage des ports?

[Text]

[Translation]

Mr. Sirois: We could tell you what went in or out of a port in any given year and we could even tell you who carried that in or out.

M. Sirois: Nous pouvons vous dire ce qui est entré et sorti des divers ports; nous pouvons également vous dire qui a transporté quoi.

Mr. Hubbard: By your associates?

M. Hubbard: Grâce à vos associés?

Mr. Sirois: Yes.

M. Sirois: Oui.

Mr. Hubbard: A lot of your philosophy deals with user pay. Then we get down, of course, and we look at ports. You say if they don't pay for themselves, you close them out.

M. Hubbard: Vous parlez beaucoup du principe du paiement par l'utilisateur. En ce qui concerne les ports, vous dites que s'ils ne font pas leurs frais, ils doivent disparaître.

We get down to coast guard policies and with the exception of the search and rescue, which is an international obligation for the most part, we have a significant amount of money each year being paid by the federal government to cover the costs of ice breaking, navigational aids, etc. Dredging is not mentioned.

Au chapitre de la Garde côtière, exception faite de la recherche et du sauvetage, un service qui correspond surtout à une obligation internationale, le gouvernement fédéral dépense beaucoup d'argent tous les ans au titre des services des brise-glaces, des aides à la navigation, etc. Le dragage n'est pas mentionné.

Should these also be on the basis of user pay? How would you deal with those costs? You say the recreational people should pay a share towards navigational aids. With all the others, should those be apportioned out to the various shipping lines and the various users of port facilities? How would you do that?

Ces services devraient-ils également être assumés par l'utilisateur? Comment les coûts seraient-ils répartis? Selon vous, les plaisanciers devraient payer une partie des aides à la navigation. Les autres services devraient-ils être payés par les compagnies de transport maritime et les usagers des installations portuaires? Comment procéderiez-vous?

Mr. Sirois: Again, if a service can be delivered in a cost-effective manner and a beneficiary identified, then the consumer of that service should pay for that service.

M. Sirois: Si un service est offert d'une façon efficace du point de vue des coûts, c'est son bénéficiaire, s'il peut être identifié, qui doit le payer.

Mr. Hubbard: Thank you, Mr. Chairman.

M. Hubbard: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Lavigne.

Le président: Monsieur Lavigne.

Mr. Sirois: Mr. Chairman, if I might. . .

M. Sirois: Permettez, monsieur le président. . .

Mr. Hubbard, this was produced in-house for less than 80¢ a copy, and if you'd like some help with householders or something, the number is on here.

Soit dit en passant, monsieur Hubbard, ce dépliant a été produit à l'intérieur pour moins de 80c. l'exemplaire. Si vous voulez de l'aide avec vos envois collectifs ou autre chose, vous n'avez qu'à appeler le numéro indiqué.

The Chairman: Do you have a phone number there?

Le président: Vous indiquez le numéro de téléphone?

Mr. Lavigne, please.

Monsieur Lavigne, s'il vous plaît.

M. Lavigne (Verdun—Saint-Paul): Je n'étais pas ici au cours des 15 derniers jours parce que j'étais malade. J'ai manqué le témoignage du président de la Voie maritime.

Mr. Lavigne (Verdun—Saint-Paul): Since I have been sick for the past two weeks, I missed the presentation of the President of the Seaway.

J'aurais une petite question à poser. Je ne sais pas si la Chambre de commerce maritime peut me répondre. Dans le cas de la Voie maritime, est-ce qu'il est vrai qu'il n'y a aucun conseil d'administration depuis 1957 et que c'est la seule société de la Couronne qui n'a pas de conseil d'administration?

I have a small question nevertheless. I do not know if the Chamber of Maritime Commerce can answer it. Is it true that the Seaway does not have a Board of Directors since 1957 and that it is the only Crown Corporation that does not have a Board of Directors?

Mr. Sirois: If we look at other crown corporations that exist or have existed, such as Petro-Canada, Air Canada, CN, and VIA, they all have boards of directors. Your assertion is correct, sir; the St. Lawrence Seaway Authority has no board.

M. Sirois: Les autres sociétés de la Couronne, passées ou présentes, comme Pétro-Canada, le CN et VIA, ont été dotées de conseils d'administration. En ce qui concerne l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, vous avez raison, elle n'en a pas.

Mr. Lavigne: In your recommendations, why don't you make a recommendation that the

M. Lavigne: Pourquoi ne recommandez-vous pas

Association des pilotes du Saint-Laurent, la Garde côtière, l'Association des armateurs, la Chambre de commerce maritime et un représentant de Transports Canada puissent former un conseil d'administration pour la Voie maritime du Canada? Ne serait-ce pas une recommandation que vous auriez pu faire dans votre présentation?

that the St. Lawrence Pilots Association, the Coast Guard, the Shipowners Association, the Chamber of Maritime Commerce and a representative from Transport Canada come together to form the Board of Directors of the Seaway? Could you not recommend such a move?

[Texte]

Mr. Sirois: As regards the St. Lawrence Seaway, we do recommend the establishment of a board of directors.

Mr. Lavigne: Do you have it with you?

[Traduction]

M. Sirois: En ce qui concerne la Voie maritime du Saint-Laurent, nous sommes d'accord avec la création d'un conseil d'administration.

M. Lavigne: Avez-vous la recommandation par écrit?

• 1620

Mr. Sirois: Yes, sir. If you look on page 7, under "Operations", we recommend the lock operations be granted to a binational seaway corporation. Representative interests, including the Canadian and U.S. governments, would hold a seat on the board of directors of the new corporate entity. We're recommending that a board be created and that industry have participation on that board.

Further, in regard to the Laurentian Pilotage, we're recommending they be rolled into this commercial entity and be governed by the same board. So I think we're addressing your concern.

Mr. Lavigne: Is it true that la Société des ponts Jacques Cartier et Champlain costs la voie maritime \$3.2 million for the RCMP doing security on the two bridges?

Mr. Sirois: I do not have with me the numbers associated with what we call non-navigational assets—the bridges and the tunnels—but certainly they're very costly and bestow no benefit on commercial navigation whatsoever.

Mr. Lavigne: They're getting tickets and everything and they're keeping them, and it costs us \$3.2 million to pay for the police over there.

Mr. Sirois: That's correct. If you go through the document, sir, we're very careful not to talk about the existing seaway authority becoming a corporation. We're talking about the seaway locks, not bridges and tunnels.

Mr. Lavigne: Okay, thank you.

The Chairman: Mr. Fontana.

Mr. Fontana: With respect to pilotage, we've had the pilotage authorities here. A number of groups have talked about establishing criteria. I believe the pilotage authority was asked to give us their criteria for how one could measure a master's and/or someone else's capability of navigating the waters and hence getting an exemption from a pilot.

I'm just wondering whether point 2 on page 4 takes into account whether or not it should be Canadian-flagged vessels only, or are you talking about foreign-flagged vessels?

Mr. Sirois: All masters who meet the criteria listed there should be exempt from compulsory pilotage.

Mr. Fontana: Regardless of where they're flagged?

Mr. Sirois: Correct.

M. Sirois: Oui, monsieur. Si vous regardez à la page 7, sous «Exploitation», nous recommandons que l'exploitation des écluses soit confiée à une nouvelle société maritime binationale. Des intérêts représentatifs, notamment des gouvernements canadien et américain, siègeraient au conseil d'administration de la nouvelle agence commerciale. Nous recommandons la création d'une commission et la participation de l'industrie.

En outre, nous recommandons que l'Administration de pilotage des Laurentides relève de cette nouvelle agence commerciale et soit régie par le même conseil. Donc, je pense que nous répondons à vos préoccupations.

M. Lavigne: Est-il vrai que la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain coûte à la Voie maritime 3,2 millions de dollars pour que la GRC assure la sécurité sur les deux ponts?

M. Sirois: Je n'ai pas avec moi les chiffres concernant ce que nous appelons les actifs non navigationnels—les ponts et les tunnels—mais ils sont certainement très coûteux et ne représentent aucun avantage que ce soit pour la navigation commerciale.

M. Lavigne: Ils donnent des contraventions et tout, et ils gardent l'argent, et cela nous coûte 3,2 millions de dollars pour assurer la présence de la police là-bas.

M. Sirois: C'est exact. Si vous regardez le document, monsieur, vous verrez que nous avons fait bien attention de ne pas dire que l'Administration actuelle de la Voie maritime devrait devenir une société. Nous parlons des écluses de la Voie maritime, non pas des ponts et des tunnels.

M. Lavigne: Très bien, merci.

Le président: Monsieur Fontana.

M. Fontana: En ce qui a trait au pilotage, les Administrations de pilotage sont venues témoigner devant notre comité. Un certain nombre de groupes ont parlé d'établir des critères. Je crois qu'on a demandé aux Administrations de pilotage de nous faire part de leurs critères pour déterminer si un capitaine ou quelqu'un d'autre a la compétence voulue pour naviguer dans certaines eaux et peut être exempté du pilotage obligatoire.

Je me demandais si au point 2 à la page 4, vous parlez uniquement des navires battant pavillon canadien ou si vous incluez les navires étranger?

M. Sirois: Tous les capitaines qui répondent aux critères énumérés dans ce paragraphe devraient être soustraits au pilotage obligatoire.

M. Fontana: Peu importe que le navire batte ou non pavillon canadien?

M. Sirois: C'est exact.

[Text]

Mr. Fontana: I know my colleague, Mr. Hubbard, talked about Canadian-flagged vessels. We have very few of them, and perhaps some of us know why that is. Could this not be an inducement to have more Canadian-flagged vessels as opposed to fewer? In your opinion, would it be a positive move for the country to have more Canadian-flagged vessels?

Mr. Sirois: Now you're getting into a very sensitive area.

Mr. Fontana: I know.

Mr. Sirois: The reasons shipowners flag their vessels out are manifold. We were very specific in using the words "those masters" rather than "those Canadian masters" because you have certain Canadian-based shipowning corporations that trade in and out of the system with great regularity but do not use Canadian crews. Those masters may qualify under these criteria.

Mr. Fontana: But under existing criteria, no foreign-flagged vessel can qualify whatsoever.

Mr. Sirois: No.

Mr. Fontana: Some Canadian vessels can get an exemption even though we're having some difficulty finding who can and who can't based on this three-year rule and ten times out or whatever the case may be.

Mr. Sirois: That's correct.

Mr. Fontana: Do you have a copy of those rules? I have every confidence that those people we've asked to provide us with the criteria will do so, but in the absence of their not getting the information to us as quickly as possible, it would be nice if we could have another source. Do you have a copy of those criteria?

Mr. Sirois: We'd be happy to cooperate with you, Mr. Fontana, in any way we can. We'll provide you with all the information we can get our hands on.

Mr. Fontana: Thank you.

The Chairman: Mr. Jordan.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Are the next witnesses here waiting?

The Chairman: Not yet.

Mr. Jordan: Okay, I have a short question, then.

The Chairman: Sure, go ahead.

Mr. Jordan: I too want to congratulate you on a nice, succinct report. You seem to have touched upon what we've been hearing, and the solutions you're proposing very often are in keeping with what we've been hearing.

I'm just wondering about the pilotage authority in the Laurentian pilotage area. Are there two standards of pilotage here? Would they demand certain standards in the Laurentian area, quite at variance with what would be acceptable under certain similar circumstances in another area? Is that what you're saying?

[Translation]

M. Fontana: Je sais que mon collègue, monsieur Hubbard, a parlé des navires battant pavillon canadien. Nous en avons très peu, et peut-être que certains d'entre nous savent pourquoi. Est-ce que cela ne pourrait pas encourager un plus grand nombre de navires à naviguer sous pavillon canadien? À votre avis, ne serait-ce pas positif pour le pays s'il y avait davantage de navires battant pavillon canadien?

M. Sirois: Vous abordez ici une question très délicate.

M. Fontana: Je sais.

M. Sirois: Il y a de nombreuses raisons pour lesquelles les armateurs veulent que leurs navires battent pavillon étranger. Nous avons parlé spécifiquement de «capitaines» plutôt que de «capitaines canadiens», car certaines sociétés qui opèrent à partir du Canada utilisent régulièrement le système sans toutefois avoir des équipages canadiens. Ces capitaines peuvent répondre à ces critères.

M. Fontana: Aucun navire battant pavillon étranger ne peut cependant répondre aux critères actuels.

M. Sirois: C'est exact.

M. Fontana: Certains navires canadiens peuvent être soustraits au pilotage obligatoire, même s'ils ont de la difficulté à déterminer qui peut ou ne peut pas bénéficier de cette exemption selon la règle des trois ans ou de dix voyages minimum, etc.

M. Sirois: C'est exact.

M. Fontana: Avez-vous un exemplaire de ces règles? Je suis certain que ceux à qui on a demandé de nous fournir ces critères le feront, mais s'ils ne nous envoient pas ces renseignements le plus rapidement possible, ce serait bien que nous puissions les obtenir d'une autre source. Avez-vous un exemplaire de ces critères?

M. Sirois: Monsieur Fontana, nous serons heureux de collaborer avec vous, autant que faire se peut. Nous vous transmettrons tous les renseignements que nous pourrions obtenir.

M. Fontana: Merci.

Le président: Monsieur Jordan.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Les témoins suivants sont-ils déjà arrivés?

Le président: Pas encore.

M. Jordan: Très bien, alors j'aurais une petite question.

Le président: Certainement, allez-y.

M. Jordan: Je tiens à vous féliciter pour votre rapport qui était très succinct. Vous semblez avoir abordé les mêmes problèmes dont nous avons entendu parler au cours de nos audiences et les solutions que vous proposez correspondent souvent à ce que nous ont déjà dit d'autres témoins.

Je me demandais tout simplement si les normes de pilotage étaient les mêmes dans la région de l'Administration de pilotage des Laurentides. Y a-t-il des normes distinctes dans la région des Laurentides, qui diffèrent beaucoup de celles qui seraient acceptables dans des circonstances semblables dans une autre région? Est-ce ce que vous dites?

• 1625

Mr. Sirois: I think I'll turn that over to Captain Pace.

M. Sirois: Je vais demander au capitaine Pace de répondre à cette question.

[Texte]

[Traduction]

Capt Pace: Each navigation or pilotage area has specific local-knowledge requirements. That's why it has been formed that way. In areas in which pilots have traditionally had an occasion to learn that particular run of the river, for instance, they have developed what they call local knowledge, but that doesn't apply to another specific pilotage area. Different specific and individual information is required to develop sufficient local knowledge, and ultimately expertise, to pilot a ship through an identified area, such as Laurentian pilotage area district 2, Escoumains to Quebec City.

Mr. Jordan: Similar circumstances, though, might exist somewhere else, and the same degree of pilotage would be required and demanded.

Capt Pace: You need a similar level of expertise to take responsibility for a ship and conduct it safely through an area, but I would like to propose that we change the way we handle the information that is required to safely navigate in a pilotage area.

Right now, for instance, as a shipping company, we can't figure out what information we are supposed to know to pass a pilotage exam. We know how to navigate ships safely through the area, but we don't know the information to pass the exams, so we can't get the certificates with any ease.

Mr. Jordan: So what would be some common standards?

Capt Pace: We would suggest that pilotage should be based on public information or a publicly held passage plan. Also, mariners, whether they are masters or navigating officers of lesser rank, should be trained to competently and proficiently execute navigations against that plan.

That could be demonstrated in a simulator such as what is down in Rimouski or the Marine Institute down in St. John's, Newfoundland. All of this process would be public, demonstrable, documentable and repeatable.

A voice: It would open up the process.

Capt Pace: It would open it up and take it away from being the black art that it is today.

Mr. Sirois: Mr. Chairman, if I might add to that. If you're talking about comparable waters and varying standards, some would argue that the Thousand Islands area and the St. Clair River are just as difficult to navigate as certain parts of the Laurentian region. In one part a Canadian master is exempt, while in another he is compelled to take pilots.

Mr. Jordan: So there is a need for some common standards and rules to be established.

Mr. Sirois: Correct.

Mr. Jordan: Under the St. Lawrence Seaway operations—you may want to call it user pay or commercializing or privatizing—you mentioned what happens if there is an operating surplus. I guess in a perfect world you'd never have a

Capt Pace: Chaque région de pilotage ou de navigation a ses propres exigences en matière de connaissances des lieux. C'est pourquoi nous avons différentes Administrations de pilotage. Dans les régions où les pilotes ont eu, par le passé, l'occasion de suivre un trajet particulier sur un fleuve, par exemple, ils ont acquis ce qu'ils appellent une connaissance des lieux, mais ces connaissances ne s'appliquent pas à d'autres régions de pilotage. Il faut accumuler certaines connaissances distinctes et spécifiques pour acquérir une connaissance des lieux suffisante et, par la suite, les compétences voulues pour piloter un navire dans une région donnée, notamment dans le district n° 2 de la région de pilotage des Laurentides, des Escoumains à Québec.

M. Jordan: Il est possible cependant que des circonstances semblables existent ailleurs, et le même degré de connaissances serait alors exigé des pilotes.

Capt Pace: Il faut un niveau équivalent de compétence pour prendre la responsabilité d'un navire et le piloter sans danger dans une région, mais j'aimerais proposer que nous changions la façon dont on utilise l'information qui est nécessaire pour naviguer sans danger dans une région de pilotage.

À l'heure actuelle, par exemple, en tant que société de transport maritime, nous ne pouvons savoir quelles informations nous sommes censés avoir pour réussir un examen de pilotage. Nous savons comment piloter un navire sans danger dans la région, mais nous n'avons pas l'information requise pour réussir les examens, de sorte que nous ne pouvons obtenir les certificats facilement.

M. Jordan: Alors quelles seraient les normes communes?

Capt Pace: Nous disons que le pilotage devrait se faire à partir d'informations publiques ou d'un plan de passage public. En outre, les marins, qu'ils soient capitaines ou officiers de navigation ou d'un rang inférieur, devraient être formés pour pouvoir piloter leur navire de façon compétente en suivant ce plan.

Ils pourraient apprendre à le faire dans un simulateur comme celui de Rimouski ou de l'Institut maritime de St. John's à Terre-Neuve. Le processus serait entièrement public, pourrait être documenté, faire l'objet d'une démonstration et être répété.

Une voix: Cela rendrait le processus plus transparent.

Capt Pace: En effet, le pilotage ne serait plus une science occulte, comme c'est le cas aujourd'hui.

M. Sirois: Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelque chose, si vous me le permettez. Si on parle de secteurs comparables et de normes qui varient, certains feraient valoir qu'il est tout aussi difficile de naviguer dans la région des Mille-Îles et de la rivière Saint-Clair que dans certaines parties de la région des Laurentides. Dans une région, un capitaine canadien est soustrait au pilotage obligatoire tandis que dans une autre, il est obligé de recourir à des pilotes.

M. Jordan: Il est donc nécessaire d'établir des normes et des règles communes.

M. Sirois: C'est exact.

M. Jordan: Lorsque vous parlez de l'exploitation de la Voie Maritime du Saint-Laurent—selon le principe de l'utilisateur-payeur de la commercialisation ou de la privatisation—you parlez de ce qui arriverait s'il y avait un

[Text]

deficit, but what if you did have a deficit? Who would be responsible for it? You tell us what to do if there is surplus; you say it would be applied to lowering the future operating budgets. But what if it comes in a little short? Is that when you come back?

Mr. Sirois: No, sir. There are two ways of looking at this. One, if you have the users—the people who are using the system—at the table, it would be difficult to envision that the Stelco, Dofasco, and the Canadian Wheat Board wouldn't have a reasonable estimate of what they were going to move, as a minimum, at the beginning of the season. So you could set tolls accordingly. In the unlikely event there was a shortfall, you could always apply a surcharge in the following season.

Mr. Jordan: That would look after any unexpected capital costs you might have at a certain lock or anything that was used?

Mr. Sirois: I would not envision this new operating entity coming back to the Crown.

The Chairman: Thank you, Mr. Jordan.

Mr. Hoepfner: I'm looking at the members of your directorship or your regional membership. It reminds me a lot of the Canada Grains Council, which represents everybody in the grain trade. We found their testimony to be, at times, very superficial. That's because when you represent everybody, you don't want to tread on anybody's toes.

Are we experiencing the same thing here? I look at James Richardson and Sons Limited being a member of this regional board. The interest they have in shipping is more or less the grain that is moved. Right? Who is here to say that you're representing each and every one of these people? That's why you're so sensitive and we're not really getting to the crux of the problem.

• 1630

Mr. Sirois: We've tried to be as direct and succinct in our recommendations as possible. This document has been vented by each one of those corporations.

Mr. Hoepfner: Very superficially.

The Chairman: Jake, you'll have to make your own determination on how superficial or non-superficial this report was. As I said at the outset of my remarks, they boiled it down, in a very succinct and clear fashion, to a very easily understandable position for the organizations that this particular Chamber of Maritime Commerce represents. I thank the witnesses for that, because they were very succinct.

Gentlemen, we thank you for your presentation, and for sticking around and answering our questions.

Colleagues, we invite to the table, from the Federation of Canadian Municipalities, Grant Hopcroft, Deputy Mayor of the City of London.

[Translation]

excédent d'exploitation. Dans un monde parfait, je suppose qu'il n'y aurait jamais de déficit, mais qu'arriverait-il en cas de déficit? Qui en serait responsable? Vous nous dites ce qu'il faut faire lorsqu'il y a un excédent d'exploitation; vous dites que cela devrait servir à éponger des coûts éventuels, mais qu'arrive-t-il s'il y a un manque à gagner? Est-ce que l'agence reviendrait alors à l'État?

M. Sirois: Non, monsieur. Il y a deux façons de voir les choses. Premièrement, si les utilisateurs—les gens qui utilisent le système—participent aux négociations, il serait difficile d'envisager que les Stelco, Dofasco et la Commission canadienne du blé ne puissent, au début de la saison, faire une estimation raisonnable de ce qu'elles vont transporter au minimum. Les droits de péage peuvent donc être établis en fonction de ces prévisions. En cas de manque à gagner, ce qui est fort peu probable, il serait toujours possible d'exiger un montant supplémentaire la saison suivante.

M. Jordan: Cela pourrait couvrir toutes les dépenses d'investissement imprévues pour une certaine écluse ou d'autres installations que vous auriez utilisées?

M. Sirois: Je ne prévois pas que cette nouvelle entité puisse revenir à l'État.

Le président: Merci, monsieur Jordan.

M. Hoepfner: Je regarde la liste de vos administrateurs ou de nos adhérents régionaux. Ça me rappelle beaucoup le Conseil des grains du Canada qui représente tous ceux qui participent au commerce du grain. Nous avons trouvé que leur témoignage était parfois très superficiel. C'est parce que l'on représente tout le monde, on ne veut pas marcher sur les pieds de qui que ce soit.

Est-ce la même chose pour vous ici? Je vois que James Richardson and Sons Limited est membre de ce conseil régional. L'intérêt qu'a cette société dans le transport maritime tourne plus ou moins autour du grain qui est transporté, n'est-ce pas? Qui dit que vous représentez chacun de ces gens-là? C'est pour cette raison que vous êtes si prudents et que vous n'allez pas vraiment au coeur du problème.

M. Sirois: Nous avons essayé d'être aussi directs et succincts que possible dans nos recommandations. Notre document a été revu par chacune de ces sociétés.

M. Hoepfner: De façon très superficielle.

Le président: Jake, à vous de déterminer si ce rapport était, ou non, superficiel. Comme je l'ai dit au début de mes remarques, je pense qu'ils ont réussi à donner de façon très claire et très succincte la position des organismes que cette Chambre du commerce maritime représente, position que l'on peut facilement comprendre. Je remercie les témoins, car ils ont fait des observations très concises.

Messieurs, nous vous remercions de votre exposé et d'être restés pour répondre à nos questions.

Chers collègues, nous invitons à la table la Fédération des municipalités canadiennes, représentée par Grant Hopcroft, adjoint au maire de la ville de London.

[Texte]

It's good to see you again. You are no stranger to this committee. Please introduce the gentlemen you've brought with you today and give us your presentation in up to 15 minutes so we can have some questions. Thank you.

Mr. Grant Hopcroft (Deputy Mayor, City of London, Chair of FCM'S Standing Committee on National Transportation and Communications, Federation of Canadian Municipalities): Thank you very much, Mr. Chairman. It's a pleasure to be here. With me today is Mayor Walter Fitzgerald of the City of Halifax; Mr. Victor Bayne, executive director of the Halifax-Dartmouth Port Development Corporation; and Daniel McGregor, senior policy analyst with the Federation of Canadian Municipalities.

I'd like to thank you personally, Mr. Chairman, for your invitation to be here with us today. I very much appreciated the opportunity to meet with you several weeks ago when the FCM held its board meeting here in the city of Ottawa.

As you and many of your colleagues who have experience in municipal government know, FCM has been recognized since 1937 as the national voice of municipal governments. We represent the interests of all municipal governments on policy and program matters within federal jurisdiction, which bear directly upon them.

Municipal governments constituting FCM's membership represent more than 20 million Canadians. These members include Canada's largest cities as well as small, urban and rural communities. In addition, all 16 major provincial and territorial municipal associations are members of FCM. Municipal leaders from all parts of Canada assemble annually to establish FCM policy on key issues, and our board of directors meets quarterly to review policy and program matters.

Hundreds of municipal governments across Canada deal on a daily basis with the various port administrations designed by the federal government, including port corporations, harbour commissions, public ports and harbours and facilities supplied by the federal Department of Fisheries and Oceans. These different bodies have their own governance and administrative characteristics, as well as local operating philosophies. Yet despite a great variety of experiences, municipal governments have common perspectives on most port policy issues.

We recognize the strong inter-relationship between the economic success of the port and the health of our local economies. All ports, regardless of size or importance to the national economy, are significant to the community in which they are located. Therefore, municipal governments request direct involvement in the governance of these facilities.

[Traduction]

Il nous fait plaisir de vous revoir. Vous n'êtes pas étranger à notre comité. Je vous demanderais de nous présenter les gens qui vous accompagnent aujourd'hui et de nous faire un exposé de tout au plus 15 minutes, afin que nous ayons le temps de poser des questions. Merci.

M. Grant Hopcroft (adjoint au maire, ville de London, président du Comité permanent des transports nationaux et communications de la FCM, Fédération canadienne des municipalités): Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un plaisir d'être ici. Les gens qui m'accompagnent aujourd'hui sont Walter Fitzgerald, maire de la ville de Halifax; monsieur Victor Bayne, directeur exécutif de la Halifax-Dartmouth Port Development Corporation; et Daniel McGregor, analyste principal des politiques, Fédération des municipalités canadiennes.

Monsieur le président, je tiens à vous remercier personnellement de nous avoir invités à comparaître devant votre comité aujourd'hui. J'ai été très heureux d'avoir l'occasion de vous rencontrer il y a plusieurs semaines, lorsque j'étais ici à Ottawa pour la réunion du conseil d'administration de la FMC.

Comme vous et bon nombre de vos collègues qui ont de l'expérience dans l'administration municipale le savent, la FMC est reconnue depuis 1937 comme l'organe national représentant les intérêts des administrations municipales. Nous parlons au nom de toutes ces administrations à propos des politiques et des programmes qui relèvent de la compétence fédérale et qui les concernent directement.

Les administrations municipales qui sont membres de la FMC représentent plus de 20 millions de Canadiens. Il s'agit des plus grandes villes canadiennes, ainsi que de petites communautés urbaines et rurales. Par ailleurs, les 16 maires des associations municipales provinciales et territoriales sont membres de la FMC. Les dirigeants municipaux de toutes les régions du Canada se rassemblent chaque année pour établir la politique de la FMC sur des questions clés, et notre conseil d'administration se réunit tous les trois mois pour examiner les questions relatives aux politiques et aux programmes.

Des centaines d'administrations municipales au Canada traitent quotidiennement avec les diverses administrations portuaires établies par le gouvernement fédéral, notamment avec les sociétés portuaires, les commissions portuaires, les ports et havres publics et les dirigeants des installations fournies par le ministère fédéral des Pêches et Océans. Ces différents organismes ont leurs propres caractéristiques sur le plan de l'administration et de l'intendance, ainsi que leur propre philosophie d'exploitation locale. Pourtant, malgré leur expérience extrêmement variée, les administrations municipales ont un point de vue commun sur la plupart des questions de politique portuaire.

Nous reconnaissons que le succès économique du port et la santé de nos économies locales sont fortement liés. Tous les ports, peu importe leur taille ou leur importance pour l'économie nationale, jouent un grand rôle dans la collectivité où ils se trouvent. Par conséquent, les administrations municipales veulent participer directement à la gestion de ces installations.

[Text]

As public bodies, we also feel that ports should hold business meetings in public and maintain public records of their activities. There is a definite feeling among municipal governments that local accountability must be enhanced. In many instances, municipal governments receive little information about specific port activities.

• 1635

Manufacturers and shippers have indicated to FCM that they too believe greater accountability to the local community is required. Some shippers and carriers feel certain port or harbour charges are unjustified and they are powerless to do anything about it. A value-for-money audit would assist in determining whether taxpayers and stakeholders are served as well as possible.

Our members have consistently expressed concerns over the cumbersome bureaucratic decision-making process with which all ports and harbours seem to be encumbered. More local autonomy is required to increase timeliness of decision-making.

Today's port must be competitive globally. It must adapt to fast-changing circumstances and incorporate creative initiatives suitable to the local community.

Municipal governments believe as a matter of operating principle, and notwithstanding federal constitutional prerogative, federally owned or operated ports and harbours should act in accordance with municipal planning authorities and should require specific political authority from the Government of Canada for any action they take at variance with official municipal plans and bylaws.

Again, while recognizing federal constitutional prerogatives, ports and harbours should be enabled to enter into binding land-use agreements with municipal governments. The City of Vancouver and the Port of Vancouver have entered into such an agreement to resolve disagreements over major developments on the city's waterfront.

However, some constitutional issues are associated with the arrangement. While FCM recognizes the federal government's prerogative, we believe a mechanism can and should be developed to provide for binding third-party mediation or arbitration that can be applied to all federally owned or operated ports and harbours.

Some port corporations have argued they should be exempt from municipal property taxation. FCM's position is that all federal departments, agencies, and crown corporations should pay their fair share of local taxes. The federal government began paying grants in lieu of taxes in 1950 in order to meet its responsibilities as a good corporate citizen and benefactor of municipal services such as fire and police protection, public transit, road construction, maintenance, snow removal, water,

[Translation]

En tant qu'organismes publics, les ports devraient par ailleurs, à notre avis, tenir des réunions publiques et avoir des dossiers sur leurs activités que le public pourrait consulter. Les administrations municipales estiment qu'il faut améliorer l'imputabilité locale. Dans de nombreux cas, les administrations municipales reçoivent peu d'information sur certaines activités portuaires.

Les fabricants et les chargeurs ont dit à la FMC qu'eux aussi croyaient qu'il était nécessaire d'avoir une plus grande imputabilité vis-à-vis des collectivités locales. Certains chargeurs et transporteurs estiment que certains frais portuaires sont injustifiés et ils n'y peuvent rien. Une vérification de l'optimisation des ressources aiderait à déterminer si les contribuables et les intervenants reçoivent le meilleur service possible.

Nos membres expriment régulièrement certaines préoccupations concernant la lourdeur du processus décisionnel bureaucratique qui semble être le cas dans la plupart des ports et des havres. Il est nécessaire d'avoir une plus grande autonomie locale pour accélérer le processus décisionnel.

Aujourd'hui, un port doit être concurrentiel à l'échelle mondiale, il doit s'adapter à des circonstances qui changent rapidement et incorporer des initiatives créatrices qui conviennent à la communauté locale.

En dépit de la prérogative constitutionnelle fédérale, les administrations municipales croient au principe d'exploitation sur lequel les ports et les havres qui appartiennent au gouvernement fédéral et qui sont exploités par ce dernier devraient agir conformément aux administrations de planification municipales et chaque fois qu'ils prennent une mesure allant à l'encontre des plans et des règlements municipaux officiels, ils devraient avoir préalablement obtenu du gouvernement du Canada l'autorisation de le faire.

Encore une fois, tout en reconnaissant les prérogatives constitutionnelles fédérales, les ports et havres devraient pouvoir conclure des accords exécutoires sur l'utilisation des terrains avec les administrations municipales. La ville de Vancouver et le port de Vancouver ont conclu une telle entente pour résoudre leurs différends au sujet d'aménagements importants du front de mer de la ville.

Cependant, certaines questions constitutionnelles sont liées à cette entente. Bien que la FMC reconnaisse la prérogative du gouvernement fédéral, nous croyons qu'un mécanisme peut et devrait être élaboré afin de prévoir un processus de médiation ou d'arbitrage exécutoire par une tierce partie qui puisse s'appliquer à tous les ports et havres appartenant au gouvernement fédéral et exploités par ce dernier.

Certaines sociétés portuaires ont fait valoir qu'elles devraient être exemptées des impôts fonciers municipaux. La FMC estime que tous les ministères et organismes fédéraux ainsi que toutes les sociétés d'État devraient payer leur juste part de taxes locales. Le gouvernement fédéral a commencé à verser des subventions au lieu des taxes en 1950 pour remplir ses responsabilités sociales et parce qu'il bénéficiait des services municipaux comme les services d'incendie et de police, la

[Texte]

and sewage services. We remind the committee of the commitment given to FCM last June by this government when Treasury Board President Art Eggleton announced that federal crown corporations would resume full payment of grants in lieu of taxes, following the ill-advised freeze imposed by the previous government.

This having been said, there may be cases where provincial assessment practices respecting port corporations need to be reviewed. FCM is prepared to discuss assessment issues with federal and provincial governments where it is warranted.

Following our discussion of various models of governance for federal ports and harbours, we have the following comments to make. We believe ports should be examined from the perspective of financial viability to determine the extent of local autonomy they should be granted. Those with self-sufficient operations should be allowed to exercise independent decisions. Those requiring public investment should continue to have active review by the funding agent to ensure accountability to that funding agent.

Some FCM members feel so strongly about the frustration with long-distance governance of ports from Ottawa that they would prefer local or provincial jurisdiction as soon as possible. I think it would be fair comment to say it is incumbent on the federal government also to bring forth proposals for changes to the government structure of ports and harbours. We wish, of course, to be consulted on any future proposals dealing with these issues.

As you know, Mr. Chairman, FCM wishes to participate in the regional or national round table discussions Transport Canada is planning to hold this spring, in a way similar to our involvement in the rail renewal workshops.

While we have stated our strong concern that ports be allowed the flexibility to succeed in a globally competitive environment, FCM notes that ports within Canada must also compete with one another. Canada's export economy for products such as grain, minerals, lumber, and other goods creates internal opportunities for efficiency at transshipment points, where cost advantages can be local assets. Ports should be encouraged to develop efficiencies to reduce the cost of Canadian products in international markets. This principle raises the issue of current subsidies and future cost-recovery initiatives. Cost recovery should be based on cost of service... to use of service principles.

Where subsidies are deemed to be in the public interest, they should be transparent and not simply rolled into the bureaucracy of Transport Canada services. This will aid those ports struggling to be economic and competitive and create better accountability for public expenditures.

[Traduction]

construction, l'entretien et le déneigement des routes, les services d'eau et d'égouts. Nous rappelons à votre comité l'engagement qu'a pris le gouvernement en juin dernier vis-à-vis des FMC lorsque le président du Conseil du Trésor Art Eggleton a annoncé que les sociétés d'État fédérales recommenceraient à verser des subventions au lieu de payer des impôts, à la suite du gel mal avisé qu'avait imposé le gouvernement précédent.

Cela dit, dans certains cas les pratiques d'évaluation provinciale concernant les sociétés portuaires ont besoin d'être revues. La FMC est prête à discuter de ces questions avec les gouvernements fédéral et provinciaux lorsque cela est justifié.

À la suite de notre discussion sur les divers modèles d'intendance pour les ports et havres fédéraux, nous aimerions faire les observations suivantes. Nous croyons que les ports devraient être examinés du point de vue de leur viabilité financière pour déterminer dans quelle mesure on devrait leur accorder une autonomie locale. Ceux qui n'ont pas besoin de fonds publics devraient pouvoir prendre des décisions indépendantes. Ceux qui ont besoin de fonds publics devraient continuer de faire l'objet d'un examen de la part de l'agent de financement pour assurer leur imputabilité devant cet agent de financement.

Certains membres de la FMC ont un fort sentiment de frustration devant l'intendance à distance des ports à partir d'Ottawa et ils préféreraient une compétence locale ou provinciale le plus tôt possible. Je pense qu'il serait juste de dire qu'il incombe au gouvernement fédéral de proposer de tels changements à la structure gouvernementale des ports et havres. Nous souhaitons naturellement être consultés au sujet de toute proposition future concernant ces questions.

Comme vous le savez, monsieur le président, la FMC souhaite participer à la table ronde nationale ou régionale que Transports Canada prévoit de tenir au printemps, de la même façon que nous avons participé aux ateliers sur le renouvellement du transport ferroviaire.

Nous avons mentionné que nous tenions beaucoup à ce que les ports puissent avoir la souplesse nécessaire pour réussir dans un environnement concurrentiel mondial, la FMC souligne toutefois que les ports au Canada doivent être également se faire concurrence. L'économie d'exportation du Canada de produits comme le grain, les minéraux, le bois d'oeuvre et d'autres biens crée des possibilités internes d'efficacité au point de transbordement, où les avantages-coûts peuvent être des atouts locaux. On devrait encourager les ports à devenir plus efficaces afin de réduire le coût des produits canadiens sur les marchés internationaux. Ce principe soulève la question des subventions actuelles et des initiatives futures de recouvrement des coûts. Le recouvrement des coûts devrait être calculé à partir du coût du service... selon les principes de l'utilisation du service.

Lorsqu'on juge que les subventions sont dans l'intérêt public, elles devraient être transparentes et non pas être incorporées tout simplement à la bureaucratie des services de Transports Canada. Cela aidera les ports qui ont des problèmes économiques et concurrentiels et cela permettra d'améliorer l'imputabilité pour les dépenses publiques.

[Text]

[Translation]

Generally, port fees should reflect the true cost of providing service. This may require better cost-accounting systems to apportion various services appropriately. It should also remove cross-subsidies, which are now endemic to the system. Any revenue generated by the port should be designated for reinvestment in that local port infrastructure to ensure competitiveness of the port. Our members are concerned that the current policy of remitting dividends and payments to Ottawa as well as excessive regulation may drive ports to the point of requiring subsidies.

De façon générale, les frais des ports devraient refléter le coût réel du service fourni. Il faudra peut-être une meilleure comptabilité des prix de revient pour répartir convenablement les divers services. Cela devrait en outre permettre d'éliminer les aides d'interfinancement, qui sont actuellement endémiques dans le système. Toutes les recettes d'un port devraient être réaffectées à l'infrastructure de celui-ci, afin d'assurer sa compétitivité. Avec le système actuel de dividendes et de paiements versés à Ottawa et avec une réglementation abusive, nos membres craignent que les ports ne soit acculés à demander des subventions.

• 1640

Having said this, FCM also recognizes the dependence of isolated communities on the federal and provincial governments for funding of emergency services and safety and environment protection in port and marine policy. We see a continuing role for the federal government in this area.

Ceci dit, la Fédération des municipalités canadiennes prend acte du fait que les collectivités isolées dépendent des gouvernements fédéral et provinciaux pour le financement des services d'urgence, pour la sécurité et la protection de l'environnement dans les ports et dans les lignes de conduite qui assurent leur gestion. Dans ces domaines le gouvernement fédéral a, à notre avis, un rôle permanent à assurer.

Cost allocations for marine services are currently the subject of ongoing research and discussion. There's some feeling among manufacturers and shippers that because commercial users are most easily identifiable, they bear a disproportionate share of costs. Where, for example, ice-breaking is a matter of flood control, safety, or recreation, such users should also pay a fair share of costs. Where coast guard search and rescue services are provided for recreational boaters and the fishing fleet, a mechanism should be developed to recover costs from such users accordingly. Canadian ports, shippers, and carriers will not be competitive if they're forced to subsidize the activities of such users.

À l'heure actuelle les ventilations des coûts des services maritimes font l'objet de recherche et de discussion. Les fabricants et les chargeurs ont l'impression que les utilisateurs commerciaux, parce qu'ils sont les plus facilement identifiables, assument une part disproportionnée des coûts. C'est ainsi que le brise-glaces assure la lutte contre les inondations, la sécurité ou les activités récréatives, et ses utilisateurs devraient également assumer leur juste part des coûts. Les opérations de recherche et de sauvetage de la Garde côtière sont assurées pour la navigation de plaisance et la flotte de pêche, et un mécanisme devrait donc être mis en place pour recouvrer en conséquence les coûts de ces utilisateurs. Les ports canadiens, les chargeurs et les transporteurs ne seront jamais compétitifs s'ils doivent subventionner les activités de ces utilisateurs.

Here again, we believe it is incumbent upon the government to bring forth its proposals on cost recovery for consultation with stakeholders and local governments. At that point we expect we'll be in a much better position to provide detailed comment.

Là encore nous pensons qu'il incombe au gouvernement d'avancer des propositions sur le recouvrement des coûts auprès des instances intéressées et des gouvernements locaux. Cela fait, nous serons en mesure de vous donner des commentaires détaillés.

Canada's municipal leaders have a strong interest in the economic viability of our communities. To keep Canadians employed, to keep our businesses healthy, and to ensure competitive export opportunities, Canada needs to find cost-effective ways to provide marine services. The coast guard should be evaluated and consideration given to privatizing some of their services. Pilotage seems to be a cost concern at all ports, and municipal governments are prepared to discuss how these reforms can be achieved without negative effects on our communities.

Les pouvoirs municipaux de notre pays ont fortement intérêt à la viabilité économique des collectivités. Pour conserver les emplois pour les Canadiens, pour assurer la prospérité de nos entreprises et la compétitivité de nos exportations, le Canada doit trouver des moyens rentables d'assurer les services maritimes. La Garde côtière devrait faire l'objet d'un examen, en particulier sur une éventuelle privatisation de certains de ses services. Dans tous les ports, le pilotage est une source d'inquiétude, et les édiles municipaux sont disposés à discuter de la possibilité d'effectuer ces réformes sans que les collectivités n'en pâtissent.

Mr. Chairman, that concludes our formal remarks. I'd like to take this opportunity to again thank you for meeting with FCM's transportation committee earlier this month. Your presentation on this committee's review of marine policy was appreciated and resulted in our being here today.

Monsieur le président, ceci met fin à mon exposé, permettez-moi de vous réitérer mes remerciements pour avoir bien voulu rencontrer, au début du mois, le Comité des transports de notre fédération. Votre exposé sur la révision de la politique maritime, par votre comité, a été fort apprécié, et c'est à la suite de cela que nous avons demandé à comparaître devant vous aujourd'hui.

[Texte]

Let me assure you and your colleagues that municipal governments want to be part of the solution in redesigning federal transportation policy. I know you're aware that FCM has taken an active and constructive role in putting forth municipal government perspectives on federal rail and air transportation policy.

My colleagues and I would be happy to answer any questions you may have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hopcroft. It was my privilege and honour to come before your committee to answer your questions as chairman. I'm very glad you took the opportunity to come before this committee and give us your submission, which contains your suggestions.

Colleagues, we'll go to questioning. I think we'll reverse the order this time and start with Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Good afternoon. Thank you for your presentation.

I have a few questions. I am from Vancouver. I represent the area where the port is, and you've mentioned Vancouver.

Do you mean that municipalities are not on the boards of the port corporations?

Mr. Walter Fitzgerald (Mayor, City of Halifax, Federation of Canadian Municipalities): Not in Halifax.

Mrs. Terrana: Is it a rule that they are not, or are they on some and not on others?

Mr. Hopcroft: Generally, they're involved in harbour commissions but not in port corporations.

Mrs. Terrana: Yes, because of their appointment.

You mentioned they should have public meetings. Again, is this a rule?

Mr. Hopcroft: No.

Mr. Fitzgerald: Not to the best of my knowledge.

Mrs. Terrana: We have some openings in Vancouver. That's why I'm asking these questions. We seem to be doing much better, then.

I would like to ask you to discuss for a second the role of the government. What do you think the overall role of the government in marine transportation should be, considering the changes the minister would like to implement?

Mr. Hopcroft: I think, generally, our wish is that the federal government would exercise a role in terms of ensuring safety and protection of the environment and letting commercial decisions be made with respect to those ports that are commercially viable and can be economic engines in the particular regions of the country in which they are located.

Mrs. Terrana: So would you want to see these port corporations become crown corporations or become more independent?

Mr. Hopcroft: I think we'd like to see them become more independent. Crown corporations carry with them a lot of baggage in terms of sometimes political interference but more often a very bureaucratic system that can sometimes delay the proper decisions being taken in the commercial interests of those ports.

[Traduction]

Permettez-moi de vous assurer, vous et vos collègues, que les pouvoirs municipaux veulent participer à une révision de la politique fédérale des transports. Vous savez que notre fédération a joué un rôle actif et positif dans la présentation des options proposées par les pouvoirs municipaux en matière de politique fédérale de transport ferroviaire et aérien.

Mes collègues et moi-même serons heureux de répondre à toutes les questions que vous pourriez nous poser.

Le président: Je vous remercie, monsieur Hopcroft. En tant que président, je considère comme un privilège et un honneur de comparaître devant votre comité pour répondre à vos questions, et je suis heureux que vous soyez venus aujourd'hui nous présenter votre mémoire, qui contient vos propositions.

Chers collègues, nous allons passer aux questions, mais cette fois en changeant l'ordre. La parole est donc à Mme Terrana.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Je vous souhaite la bienvenue et vous remercie de votre exposé.

J'ai plusieurs questions à vous poser. Je représente la région du port de Vancouver, ville que vous avez mentionnée.

D'après vous, les municipalités ne siègeraient donc pas aux conseils d'administration des sociétés des ports?

M. Walter Fitzgerald (maire, Ville de Halifax, Fédération canadienne des municipalités): Pas à Halifax.

Mme Terrana: Les municipalités ne siègent-elles jamais, par définition, ou bien siègent-elles à certains de ces conseils d'administration, et pas à d'autres?

M. Hopcroft: Elles participent généralement aux commissions des ports, mais non pas aux sociétés des ports.

Mme Terrana: Oui, à cause de leur nomination.

Vous disiez qu'elles devraient organiser des séances publiques; là encore, est-ce une règle?

M. Hopcroft: Non.

M. Fitzgerald: Pas à ma connaissance.

Mme Terrana: Si je vous pose ces questions, c'est que nous avons certains postes vacants, à Vancouver; nous semblons donc en meilleure position.

J'aimerais que vous nous parliez pendant quelques minutes du rôle du gouvernement. Quel devrait être ce rôle dans les transports maritimes, compte tenu des changements que le ministre voudrait effectuer?

M. Hopcroft: D'une façon générale, nous voudrions que le gouvernement fédéral assure la sécurité et la protection de l'environnement et qu'il permette que des décisions de nature commerciale soient prises pour les ports qui sont commercialement viables et qui peuvent servir de moteurs aux régions dans lesquelles ils sont situés.

Mme Terrana: Ces sociétés portuaires devraient-elle donc, d'après vous, devenir sociétés de la Couronne, ou plus indépendantes?

M. Hopcroft: Nous préférierions les voir devenir plus indépendantes. Les sociétés de la Couronne sont handicapées par leurs attaches politiques, mais plus souvent encore engoncées dans un système bureaucratique qui risque de faire traîner en longueur les décisions nécessaires dans l'intérêt commercial de ces ports.

[Text]

[Translation]

• 1645

Mrs. Terrana: If that had to happen, what would be the attitude of your organization towards participating in this exercise?

Mr. Hopcroft: If you make them crown corporations, or—

Mrs. Terrana: No, if they are not crown corporations—if they go as private entities, or at least—

Mr. Hopcroft: I think quite clearly we feel there is a local interest to be served in having local representation, including local municipal representation, on the corporations.

Mrs. Terrana: So you would be prepared to take a role in the whole devolution of the ports.

Mr. Hopcroft: Very much so. These ports are tremendously important to our local economies.

Mrs. Terrana: I have one more question. Do you agree with what the minister is trying to do in the whole area of transportation?

Mr. Fitzgerald: Yes.

The Chairman: Thank you, Anna. Do you want to take another five minutes, Mr. Fontana?

Mr. Fontana: Welcome again, Grant, to Ottawa and to the FCM. I want to further explore what my colleague has just started; I too want to get this straight, because I know municipalities have been pushing for more autonomy. Much like airports, which are economic development instruments within the communities you represent, I think ports and harbours can have the same sort of effect.

As you know, we have a great number of ports, harbours and wharfs in this country, and in fact we have a lot of infrastructure, too much infrastructure for the amount of goods we're covering. Would your involvement also mean taking them over if in fact the government offered them to you much like the airports?

Mr. Hopcroft: As you know, Joe, the issue is one for which there is not a unanimous position among municipal governments. Notwithstanding that there's strong support in some sectors for the minister's position on airports, in others, particularly some of the smaller airports, there are serious concerns about the implications for the community.

If you are asking if a similar model would be appropriate for ports and what the municipal reaction to that would be, I think you would find some of our members in strong support of that. I think you would find others who would favour something more akin to the status quo.

Unfortunately, there's not a position that I can say is one that is unanimous among our members. It depends on the size of their local port. It depends on the amount of commercial viability that's there now, and it depends to some extent on the regional climatic differences that people are dealing with in terms of ice-breaking, in terms of the ability of that port to operate on a year-round basis and amortize costs over a year-round operating season as opposed to a more limited one. The views are sometimes here, sometimes there.

Mr. Fontana: Private non-profit corporations where in fact municipalities can be involved would be another mechanism that could be used.

Mme Terrana: Si cela devait se produire, qu'est-ce que penserait votre organisation de participer à cela?

M. Hopcroft: Si vous en faites des sociétés de la Couronne ou bien...

Mme Terrana: Non, si elles fonctionnent comme des entités privées, ou tout au moins...

M. Hopcroft: Nous avons la conviction que la bonne façon de servir les intérêts locaux, c'est d'avoir une représentation locale, y compris municipale, au sein des sociétés.

Mme Terrana: Vous seriez donc disposés à jouer un rôle dans toute cette décentralisation des ports.

M. Hopcroft: Certainement, ces ports jouent un rôle essentiel pour nos économies locales.

Mme Terrana: Il me reste une question: Êtes-vous d'accord avec ce que le ministre essaye d'entreprendre en matière de transport?

M. Fitzgerald: Oui.

Le président: Je vous remercie, Anna. Est-ce que vous voulez encore prendre cinq minutes, M. Fontana?

M. Fontana: Bienvenue, Grant, à Ottawa et à la Fédération des municipalités canadiennes. Je voudrais revenir sur la question amorcée par ma collègue: Moi aussi je voudrais comprendre exactement la situation, car je sais que les municipalités réclament plus d'autonomie. À l'instar des aéroports, qui constituent des instruments de développement économique au sein des collectivités que vous représentez, les ports et havres ont un rôle analogue à jouer.

Vous n'ignorez certainement pas qu'au Canada, il existe un grand nombre de ports, de havres et de quais ainsi qu'une vaste infrastructure, trop vaste en fait pour la quantité de marchandises qui y transite. Si le gouvernement était disposé à vous les offrir, comme il le fait pour les aéroports, seriez-vous disposés à vous en charger?

M. Hopcroft: Sur ce point, Joe, vous savez que les administrations municipales ne sont pas unanimes malgré le vigoureux appui donné, dans certains secteurs, à la position du ministre sur les aéroports; il y a des cas, en particulier pour les petits aéroports, où l'on se pose des questions sur les retombées pour la collectivité.

Certes, quelques-uns de nos membres appuieraient vigoureusement l'idée d'un modèle semblable pour les ports, mais d'autres pencheraient plutôt pour le statu quo.

Je regrette de devoir dire que sur ce point, nos membres ne sont pas unanimes, cela dépend de l'importance de leur port local. Cela dépend également de sa viabilité commerciale actuelle et, dans une certaine mesure, des différences climatiques régionales, à savoir les problèmes posés par les brise-glaces, la capacité de ce port de fonctionner à l'année longue et d'amortir les coûts sur une saison annuelle complète, à la différence d'autres ports où la saison est plus limitée. Les avis sont donc partagés.

M. Fontana: Mais on pourrait également envisager des sociétés privées sans but lucratif auxquelles pourraient participer les municipalités.

[Texte]

Mr. Hopcroft: Certainly.

Mr. Fontana: You talk here also about provincial and municipal jurisdiction. As you know, part of the mandate of this committee is that the government has proposed, or is looking at, divesting certain inland waterways. Hence, it's being considered giving inland communities provincial jurisdiction over recreational boating and the enforcement of certain provisions, and hence you may be looking at much more authority in those particular areas.

With respect to inland, as opposed to ports and harbours and the commercial activities, has FCM looked at the impact of recreational boating on your municipalities and the enforcement of those kinds of issues and concerns?

Mr. Hopcroft: We haven't specifically as an association, or as a committee of the association, looked at that.

I can offer you some personal observations from the perspective of a community that you are very familiar with, Joe, where we have a navigable waterway, more or less, through the centre of our community. I think we sometimes find the amount of federal regulation over those inland waters to be counter-productive in terms of making use of economic opportunities through recreational uses, tourism uses and so on. I think in some sectors we would see communities welcoming a devolution of that authority to the provincial and local levels so that we can deal in a more direct way with some of the local issues. I'm sure that in other areas there may be a differing viewpoint.

• 1650

That's a personal observation. I cannot offer you one on behalf of the association at this time.

Mr. Fontana: One final question. It is probably the most contentious one, and I think you spent a lot of time addressing it. It has to do with grants in lieu of taxes.

As we've travelled across the country, we've heard from different witnesses, including ports corporations and harbour commissions and even the shipping industry, everybody associated with marine matters, that we need to be as competitive as we can, or somebody is going to buy goods from somewhere else. Hence, our marine activities and our export business would really go down the tubes.

Municipal taxes and taxation have come up as a detriment to that competitiveness. You addressed it here: that while the federal government has a responsibility to pay its fair share, provincial governments sometimes, by virtue of their assessment practices—or even municipalities by virtue of their assessment practices—are in fact putting an onerous burden on those harbours or ports to essentially try to deliver it. That's a cost that they obviously have to pass on to the users of the system.

All of us are facing the same problems as governments. Wanting to be part of the solution, how can you assist to make sure that at the end of the day we can have a competitive marine industry and policy? I ask this because you are very much a part of those costs.

[Traduction]

M. Hopcroft: Certainement.

M. Fontana: Vous parlez ici de champs de compétences provinciales et municipales. Vous connaissez le mandat partiel de ce comité, à savoir que le gouvernement a proposé, ou envisagé de se désaisir de certaines voies d'eau intérieures. Il est donc envisagé de confier aux collectivités de l'intérieur la compétence provinciale sur la navigation de plaisance et l'application de certaines dispositions, ce qui laisse présager un élargissement des pouvoirs dans ces domaines.

En ce qui concerne les terres intérieures, en opposition aux ports et havres, et aux activités commerciales, votre Fédération a-t-elle examiné l'impact de la navigation de plaisance sur vos municipalités et la mise en vigueur de ce genre de question?

M. Hopcroft: Pas spécifiquement en tant qu'association, ou en tant que comité de l'association.

Mais je peux vous donner un avis personnel, du point de vue d'une collectivité que vous connaissez très bien, Joe, où nous avons une voie d'eau plus ou moins navigable qui passe au cœur même de notre collectivité. Il nous arrive de trouver que la réglementation du gouvernement fédéral sur ses eaux intérieures va à l'encontre de nos intérêts dans l'utilisation des débouchés économiques qu'offrent le tourisme, la navigation de plaisance, etc. Les collectivités accueilleraient sans doute favorablement, dans certains secteurs, une décentralisation de ce pouvoir au niveau provincial et local, afin de pouvoir agir plus directement dans l'intérêt des localités. Dans d'autres domaines les avis, j'en suis certain, seraient peut-être plus partagés.

Mais c'est là une observation personnelle. Je ne saurais, pour le moment, vous donner l'opinion de l'Association.

M. Fontana: Une dernière question, peut-être la plus controversée, et dont vous avez longuement parlé. Il s'agit de subventions au lieu de taxes.

En parcourant le pays, nous avons entendu beaucoup de témoins—sociétés et commissions des ports, voire le secteur des chargeurs, bref, tous ceux associés aux questions maritimes—que si nous ne sommes pas assez compétitifs nos clients s'adresseront ailleurs, et nos activités maritimes ainsi que nos exportations plongeraient vraiment dans le marasme.

Les taxes municipales et l'imposition constituent un handicap pour notre compétitivité. Vous en avez parlé ici, vous avez dit que le gouvernement fédéral, certes, a la responsabilité de payer sa juste part, mais que les gouvernements provinciaux ou même les municipalités, en raison de leur trafic d'évaluation, imposent un fardeau écrasant aux ports ou havres pour que ceux-ci assument leur part. C'est là un coût qui, de toute évidence, est répercuté sur les utilisateurs du système.

En tant que gouvernements, nous avons tous le même problème. Si vous voulez participer à la solution, quel rôle pouvez-vous jouer pour qu'en dernier ressort nous ayons une politique et un secteur maritime compétitifs? Je vous pose la question parce que vous représentez une part de ces coûts.

[Text]

Mr. Hopcroft: That's certainly true. I'm not about to say that assessment practices from one coast of this country to the other are fair in every instance. That is why we have, as an association, offered our services and our cooperation in trying to identify where there are assessment anomalies and, where the assessment is not allocating a fair share of tax burden to ports, to review that.

As for the principle of there being some form of taxation that reflects a fair approach, consistent with provincial assessment practices from one jurisdiction to the next, we feel very strongly that there needs to be that taxation. Our position has consistently been one that has rejected exemptions from that sort of structure.

Mr. Fitzgerald: I think it's quite fair to say that if you put in more local autonomy, then they're closer to the whole situation and they do what's best. No municipality is going to destroy an industry and jobs if it doesn't have to.

I can speak on Halifax. In the last two years, to help our shipping and containerization and jobs, we gave a tax concession. We granted \$1.3 million. We're looking at it again, but containerization was up by 23% in the first two months.

It's a balancing act, and if the decisions are made at the local level, then you have a closer finger on the pulse. That's important.

Income tax certainly cramps my lifestyle as well, but I have to pay it. If you have a fair amount of autonomy at the local level, then it all balances out in the best interests of everybody.

M. Guimond: Je vous avouerai que lorsque j'ai constaté qu'il y avait deux personnes représentant la région d'Halifax, je me suis dit, avant de lire votre mémoire, qu'il y aurait probablement du *Montreal bashing* là-dedans. Monsieur le maire, vous avez une ville magnifique qui ressemble beaucoup à la ville de Québec, avec la Citadelle, etc. Lorsque notre Comité a visité la région d'Halifax, nous avons entendu des commentaires très malheureux à l'endroit de la grande région de Montréal et du Port de Montréal. Vous direz de ma part aux gens qui ont témoigné devant nous qu'ils ne devraient pas nous donner des arguments dans les prochains débats. Ils nous ont donné des munitions fantastiques et je les en remercie. Je félicite la Fédération canadienne des municipalités de ne pas faire de *Montreal bashing* dans son mémoire. Elle n'en fait pas directement, mais peut-être indirectement.

• 1655

J'ai question préliminaire. Est-ce que ce mémoire a reçu, monsieur le pro-maire de London, l'assentiment du conseil d'administration de la Fédération canadienne des municipalités? Quel a été le processus de consultation pour en arriver à présenter ce document devant nous?

Mr. Hopcroft: That's certainly a good question, Mr. Chairman.

[Translation]

M. Hopcroft: C'est tout à fait exact. Je ne soutiens nullement que les pratiques d'évaluation sont partout équitables. C'est la raison pour laquelle nous avons, en tant qu'association, offert nos services et notre collaboration pour essayer de mettre le doigt sur les anomalies et redresser l'évaluation qui n'attribue pas aux ports une juste part du fardeau fiscal.

Quant aux principes d'une imposition juste, qui présente une certaine cohérence d'une juridiction provinciale à l'autre, nous pensons effectivement que c'est tout à fait souhaitable. Nous avons toujours repoussé les exemptions.

M. Fitzgerald: Il est juste de dire que si vous élargissez l'autonomie locale, les pouvoirs municipaux, se trouvant plus proches de la situation réelle, prendront les meilleures décisions. Aucune municipalité n'accepterait de saborder un secteur et de perdre des emplois si elle n'y est forcée.

Je peux parler pour Halifax: au cours des deux dernières années nous avons consenti une concession fiscale pour aider le secteur de l'expédition et des conteneurs, et conservé des emplois. Nous avons accordé 1,3 million de dollars; nous réexaminons la question, mais au cours des deux premiers mois la conteneurisation a augmenté de 23 p. 100.

Il convient de peser soigneusement le pour et le contre, mais si les décisions sont prises au niveau local il est certain que vous comprenez mieux la situation, et c'est important.

L'impôt sur le revenu me gêne certainement aux entournures, mais n'empêche qu'il faut bien que je le paye. Avec une certaine autonomie locale, les intérêts de tous sont le mieux pris en compte.

Mr. Guimond: I must acknowledge that when I read that there were two persons representing the Halifax area I thought, before reading your brief, that there would probably be some *Montreal bashing* in it. Mr. Mayor, you have there a wonderful city, very much like Quebec City, with its Citadelle, etc. When our committee visited the Halifax area we heard regrettable comments about the greater Montreal area and its harbour. Please tell those who came before us that they should not give us arguments for the next debate. They gave us wonderful ammunition and I thank them for it. I congratulate the Canadian Federation of Municipalities to have refrained from any *Montreal bashing* in their brief, at least not any direct bashing.

I have a preliminary question: has this brief received the assent of the board of the Federation of Canadian municipalities? My question is addressed to the Mayor of London. What is the consultation process for a brief to be tabled with us?

M. Hopcroft: La question est fort pertinente, monsieur le président.

[Texte]

We have struck a subcommittee of our transportation and communications committee, which I chair. We consulted with members from coast to coast, including the City of Montreal, who participated very vocally in the submission. In fact, you're seeing before you probably the fifth or sixth draft of the position of the subcommittee.

As you can appreciate, one has to be very aware of regional differences. In response to your opening remarks, I would hasten to indicate that while the individuals that are with me here today are from the City of Halifax and the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, they are here today in support of, and to assist, the FCM presentation on behalf of municipal governments from the east to the west to the north coast of this country.

Before we came over we had a few words on the issue of which hat people were wearing today. I can tell you this delegation is wearing the FCM hat on behalf of the Montreals, the Vancouvers, the Halifaxes, and the many other communities of this country.

Mr. Guimond: About ice-breaking. . . At this time of the day my English is. . . it is probably better at the beginning of the day. This is the reason why I must explain for my colleagues. . . I must correct myself. It takes two to tango. I must correct the record on that.

The Chairman: And you can still be half-pregnant. You were right on that.

Mr. Guimond: Anyway, I'm able to joke in English. I would appreciate it if at the end of our mandate every member sitting at this table were as able to joke in French as I am to joke in English. I'm an open-minded person.

I read on page 5 in your brief that where ice-breaking is a matter of flood control, safety, or recreation, such users should pay a fair share of the cost. Then you mention that a mechanism should be developed to recover costs from such users accordingly.

When you mention "users", you mention the boaters, the sailors, the people who use it for recreation, for safety. We must include maybe the municipalities who need ice-breaking for flood control. Maybe I don't understand, but is it a possibility that you mean the municipalities that need ice-breaking for flood control will have to pay for that? Is that the sense of this sentence?

Anyway, I must advise you I will check with all members of the Canadian Federation of Municipalities. I will check with them about this sentence, and your answer too.

Mr. Fitzgerald: I'm just going to add that one of the things we agree with. . . And we are representing the FCM here today. We may have different opinions, but we're trying to put them all together in what is in the best interests of all the municipalities across the country.

[Traduction]

Nous avons constitué un sous-comité de notre Comité des transports et communications, sous-comité dont je suis le président. Nous avons consulté partout nos membres, y compris la ville de Montréal, qui a participé très activement à ce document, qui en est probablement à sa cinquième ou sixième version.

Vous comprendrez aisément combien nous devons être sensibles aux différences régionales. En réponse à vos commentaires préliminaires, je m'empresse de vous faire savoir que si les personnes qui m'accompagnent aujourd'hui représentent la ville d'Halifax et la Commission du développement du port d'Halifax-Dartmouth, ils sont ici pour appuyer l'exposé de notre Fédération, au nom des administrations municipales du pays tout entier, d'un océan à l'autre, et jusqu'à l'extrême-Nord.

Nous avons effectivement discuté, avant de venir, pour savoir à quel titre nous nous présentons. Je peux vous dire que cette délégation représente la Fédération au nom de Montréal, Vancouver, Halifax et des nombreux autres ports et collectivités de ce pays.

M. Guimond: À propos des brise-glace. . . À cette heure tardive, mon anglais commence à se ressentir des fatigues de la journée. C'est la raison pour laquelle je dois expliquer pour mes collègues. . . Mais je dois me reprendre, je dois apporter des précisions à ce que j'ai dit, aux fins du compte rendu. Pour certaines choses il faut être à deux.

Le président: Et vous pouvez quand même encore être à demi-enceinte, sur ce point vous avez raison.

M. Guimond: Quoiqu'il en soit, je peux faire une blague en anglais. Je serais bien heureux si à la fin de notre mandat mes collègues du Comité étaient aussi capables de plaisanter en français que je le suis en anglais. Je suis dépourvu de préjugés.

Je lis à la page 5 de votre mémoire que lorsque les brise-glace sont un instrument de lutte contre les inondations et assurent la sécurité ou permettent les loisirs, les utilisateurs devraient assumer une juste part des coûts, et vous ajoutez qu'il conviendrait de prévoir un système permettant de recouvrer en conséquence les coûts auprès de ces utilisateurs.

Quand vous parlez d'«utilisateurs» vous entendez par là les canoteurs, les plaisanciers ou ceux qui utilisent le port pour se sentir en sécurité. Nous devrions peut-être inclure les municipalités qui ont besoin de brise-glace pour empêcher les inondations. Je ne vous ai peut-être pas bien compris, mais ce que vous vouliez dire, était-ce que les municipalités qui font appel aux brise-glace pour lutter contre les inondations devront payer pour cela? Est-ce là ce que vous voulez dire?

Quoiqu'il en soit, je peux vous dire que je vais vérifier avec tous les membres de la Fédération canadienne des municipalités pour savoir ce qu'on entendait par cette phrase ainsi que votre réponse.

M. Fitzgerald: Je voudrais simplement ajouter que l'une des choses sur lesquelles nous nous sommes mis d'accord. . . Aujourd'hui nous représentons ici la FCM; nous n'avons peut-être pas toujours les mêmes opinions, mais nous nous efforçons de dégager un consensus sur ce qui représente le meilleur intérêt de toutes les municipalités du pays.

[Text]

Generally speaking, we believe port fees should reflect the cost of providing the service. If you don't do that, you run into difficulties. You can add all kinds of costs to it, in this competitive world. It states right in our brief that that is the general principle.

Mr. Guimond: Is Montreal on your committee deciding who needs ice-breaking for flood control, the City of Botwood, Newfoundland, the City of Corner Brook? Will those cities have to pay a fair share to the coast guard for ice-breaking?

• 1700

Mr. Fitzgerald: Are you asking for my own personal opinion?

Mr. Guimond: No, I want the opinion of the FCM.

Mr. Fitzgerald: The FCM says there must be better cost accounting. It has to be worked out and looked at. We are also saying that sometimes, in the best interests of the total community, the federal government has to pick some of these services. The total cost shouldn't be put on the communities. We see it as a national service.

It's unfair to place the total cost for ice-breaking on the port. It should be broken down and looked at very carefully. As the chairman stated very clearly, some of it is for flood control, which is in the interest of the communities all along the St. Lawrence and other places. There is also recreation. All these things have to be looked at. You can't put the total cost on the commercial shippers. That is the position I believe the FCM is trying to put forward.

Mr. Hopcroft: We don't feel it's fair in those instances to put all of the costs on the commercial shippers when there are others who gain benefit from that. To the extent the benefit may be of broader public interest, I suppose we could argue from now until the cows come home whether it's the federal, provincial or municipal level of government that should pay that or some other government organization. We feel it is unfair to burden the commercial shipper with all of those costs in those situations.

Mr. Daniel McGregor (Senior Policy Analyst, Federation of Canadian Municipalities): I would like to make it clear that the City of Montreal was involved up to the last minute in preparing this, and in fact approved of this document. Therefore, any misspelling or possible interpretation that would go against the interests of any particular region or city is unintentional. We have been very clear about this from the onset, and I want to make it clear to this committee that the FCM does not get involved in issues over which its members are divided; we never have and we never will. There is no intention to do that.

[Translation]

D'une façon générale, nous considérons que les redevances portuaires devraient correspondre au coût des services; si tel n'est pas le cas, on se trouve en difficulté. Dans un monde où la concurrence est aussi acharnée on grossit les coûts, mais il est dit clairement, dans notre mémoire, que c'est là notre principe fondamental.

M. Guimond: Celui qui représente Montréal, à votre comité, décide-t-il qui a besoin du brise-glace pour lutter contre les inondations? La ville de Botwood, à Terre-Neuve, la ville de Corner Brook? Ces villes vont-elles assumer une juste part des coûts du brise-glace de la Garde côtière?

M. Fitzgerald: Me demandez-vous de donner mon opinion personnelle?

M. Guimond: Non, j'aimerais connaître l'opinion de la FCM.

M. Fitzgerald: La FCM dit qu'il doit y avoir un meilleur calcul des coûts de revient. Il importe de revoir et de retravailler cela. Nous disons également qu'à l'occasion, dans l'intérêt de la localité tout entière, il faudrait que le gouvernement fédéral s'occupe de certains de ces services. L'intégralité du coût ne devrait pas revenir aux localités. Nous y voyons un service national.

Il est injuste d'imposer le coût total des services de brise-glace aux ports. Il conviendrait d'en faire une ventilation et de l'examiner de très près. Comme l'a clairement expliqué le président, certaines de ces activités s'inscrivent dans la lutte contre les inondations, qui est dans l'intérêt des localités situées le long du Saint-Laurent et ailleurs. Il y a également les utilisateurs récréatifs. Il importe d'examiner tout cela. Vous ne pouvez pas imposer le coût total aux expéditeurs commerciaux. C'est là, je pense, la position qu'a essayé d'expliquer la Fédération canadienne des municipalités.

M. Hopcroft: Nous ne pensons pas qu'il soit juste dans ce genre de situations d'imposer l'ensemble des coûts aux expéditeurs commerciaux alors qu'il y en a d'autres qui en bénéficient. Si l'avantage est plus large et peut servir l'intérêt public général, l'on pourrait discuter à l'infini de la question de savoir quel le palier fédéral, provincial ou municipal ou une quelconque organisation gouvernementale devrait payer. Nous pensons qu'il est injuste d'imposer le fardeau de tous ces coûts aux expéditeurs commerciaux dans ce genre de situations.

M. Daniel McGregor (analyste principal des politiques, Fédération canadienne des municipalités): Je tiens à ce qu'il soit clair que la ville de Montréal a participé jusqu'à la toute dernière minute à la préparation de ce document et qu'elle l'a en fait approuvé. Par conséquent, toute erreur ou interprétation susceptible d'aller à l'encontre des intérêts d'une région ou d'une ville en particulier est totalement involontaire. Nous avons été très clairs là-dessus depuis le tout début, et je tiens à souligner que la FCM ne s'occupe pas de dossiers au sujet desquels il y a dissension parmi ses membres; cela n'a jamais été le cas et ne le sera jamais. Loin de nous toute intention de faire cela.

[Texte]

Mr. Gouk: I'd like to follow up on the idea, to some degree, of the different interests. I'd also like to clarify something with regard to the comments about Halifax and Montreal bashing. That is not necessarily what was done. It is the interpretation of one particular person, and not necessarily the opinion of the committee, and certainly not mine.

You say the ports that are self-sufficient should be allowed to exercise independent decision-making, and those requiring public investment should continue to be reviewed by the funding agent. In other words, you feel that some ports should be subsidized. I would like to refer to a case in point in your area, and I don't limit it to this by any stretch of the imagination.

We have heard many ports state they could be economically self-sustaining if they got their fair share of ore, grain, lumber or whatever the case may be. Of course, in order to get that they have to take it away from another port, which may not then be self-sustaining. The case in point I would use in your region that seems to be one of the more blatant ones is Belledune. Belledune requires the injection of over \$20 million of public funding to come into existence so it can compete with a port 25 miles away. Is that a realistic thing for you to support? Do you recognize that some ports should not exist just to be able to automatically compete with another port, and be subsidized to do it?

Mr. Fitzgerald: That's on the east coast.

Mr. Gouk: It doesn't matter whether it's Belledune or Valhalla, the point is, should we be subsidizing a port to compete with another port?

Mr. Fitzgerald: No, not on those terms. But if some private investors want to take a risk, it's their own money.

Mr. Gouk: That's not subsidization.

Mr. Fitzgerald: That's what I'm saying.

Mr. Gouk: When you speak in the context of those requiring public investment, under what circumstances do you see ongoing public investment in a port?

Mr. Hopcroft: The principle we are putting forward is that where there is a need for subsidy—we do recognize there may be good reason from a point of view of public policy for subsidies—that subsidy should be transparent. It should be made clear that economic activity in one particular region or port is being subsidized and what the public interest is.

Mr. Gouk: Could you give me an example of when it would be justifiable to subsidize a port?

[Traduction]

M. Gouk: J'aimerais revenir sur l'idée de différents intérêts. J'aimerais également éclaircir quelque chose au sujet de ce qui a été dit relativement à des réactions anti-Halifax ou anti-Montréal. Ça ne correspond pas forcément à la réalité. Il s'agit de l'interprétation donnée par une personne en particulier, et cela ne reflète pas nécessairement l'opinion du Comité. En tout cas, ce n'est pas la mienne.

Vous dites que les ports qui sont auto-suffisants devraient être autorisés à se doter d'un processus décisionnel indépendant et que ceux qui ont besoin de fonds publics devraient continuer de soumettre leurs décisions à l'agent de financement. En d'autres termes, vous estimez que certains ports devraient être subventionnés. J'aimerais citer en guise d'exemple un cas survenu dans votre région, mais je ne voudrais pas du tout limiter la discussion à cela.

Nous avons entendu de nombreux représentants de ports nous dire que ceux-ci pourraient être auto-suffisants s'ils obtenaient leur juste part de minéral, de grain, de bois d'oeuvre, ou autre. Bien sûr, pour y parvenir, il leur faudrait arracher cela à un autre port, qui ne serait dans ce cas-là plus auto-suffisant lui-même. Le cas le plus flagrant dans votre région semble être celui de Belledune. Belledune a besoin, pour se lancer, de plus de 20 millions de dollars, puisés à même les fonds publics, en vue de concurrencer un port situé 25 milles plus loin. Est-ce une initiative réaliste qui mérite qu'on l'appuie? Convenez-vous qu'il y a certains ports qui ne devraient pas exister, si leur seul objet est de concurrencer un autre port, surtout s'ils doivent être subventionnés pour ce faire.

M. Fitzgerald: Cela se trouve sur la côte est.

M. Gouk: Peu importe que ce soit Belledune ou Valhalla. Doit-on subventionner un port pour que celui-ci livre concurrence à un autre port?

M. Fitzgerald: Non, pas en ces termes-là. Mais si des investisseurs privés veulent prendre un risque, c'est leur argent.

M. Gouk: Dans ce cas, il ne s'agit pas de subvention.

M. Fitzgerald: C'est justement ce que je dis.

M. Gouk: Lorsque vous parlez de ceux qui ont besoin d'un investissement public, dans quelles circonstances un investissement public permanent dans un port est-il justifié?

M. Hopcroft: Le principe que nous énonçons est que lorsqu'une subvention est nécessaire—nous reconnaissons qu'il y a peut-être de très bonnes raisons sur le plan politique public de prévoir des subventions—cette subvention devrait être transparente. Il faut qu'il soit clairement expliqué quelle activité économique dans une région ou dans un port en particulier est subventionnée et quel intérêt public est servi, de ce fait.

M. Gouk: Pourriez-vous me donner un exemple de cas où il serait justifié de subventionner un port?

• 1705

Mr. Hopcroft: I think it would be justifiable when you have a major industry in a particular area that would fail but for the fact that there is some subsidy because they may be the only industry in the area that's making use of the port. You have to

M. Hopcroft: Je pense que ce serait justifié s'il y a une grosse industrie dans une région donnée qui risquerait de s'écrouler s'il n'y avait pas une subvention, car il se pourrait fort bien que ce soit la seule industrie de la région qui se serve

[Text]

look at what that means in terms of jobs in that area, but where you are having a federal or some other subsidy injected into the operations of the port, the fact that there's public money going in means there should be public accountability and there should be some say. That's what we're saying.

Mr. Fitzgerald: You have to look at each individual case to see the reason.

The Chairman: Mr. Hoepfner, please.

Mr. Hoepfner: Thank you, gentlemen, for coming.

I'd like to follow up on what Mr. Fontana said about taxes. I'm a semi-retired farmer, and any taxes paid by grain terminals come out of my back pocket, because I pay the bill. We've seen a submission in Thunder Bay that gave comparison on property taxes among Thunder Bay, Duluth, Vancouver, and Prince Rupert.

Now, cargo at Thunder Bay was paying \$8 and some cents per tonne of storage for property taxes. At Duluth they were paying 21¢ a tonne. That's a tremendous difference. We went to the west coast, and Vancouver was paying about \$8 per tonne of storage for property taxes. Then we went up to Prince Rupert, which is a high through-put elevator, as you know; it's a smaller capacity elevator. The property taxes went up to \$16 per tonne of storage because it put through more grain.

Now, how do you think you can keep on competing moving grain when there's such a disparity between the American ports, which are pretty handy, of Seattle or Duluth? We as grain farmers are in a tremendous bind, especially now with the WGTA, so pressure is going to go south to the different transportation systems.

How much can you do to help us alleviate some of these problems? They are hurting.

Mr. Hopcroft: I really don't know whether it's a fair standard to look at the differing taxes. That may be the effect in terms of tonnage handled, but property taxes aren't related to the tonnage, they're related to the amount of property, the acreage, and the improvements to the particular port corporation in accordance with provincial assessment practice. That certainly differs from one province to the next and it differs radically in some instances when you get down into the United States and some of the differing state tax mechanisms.

Property taxes play a far different role in some of the states, vis-à-vis payroll and other taxes that aren't as closely related to property. Municipalities in some of those jurisdictions don't have the same reliance as we do in Canada on property taxes for municipal revenue. It's not an apples and apples comparison; it's an apples and oranges comparison.

Mr. Hoepfner: That's what I'm trying to say. It doesn't matter whether I pay 21¢ property taxes at Duluth or \$8 at Thunder Bay, because I have to look at the bottom line. If I'm in the red all the time, you're not going to have any grain to move.

[Translation]

du port. Il faut tenir compte des conséquences sur le plan emploi dans la région, mais si une subvention fédérale ou autre est versée à l'exploitation du port, il faut qu'il y ait reddition de comptes et contrôle de ce qui s'y passe. Voilà ce que nous disons.

M. Fitzgerald: Il faut examiner chaque cas séparément.

Le président: Monsieur Hoepfner, je vous prie.

M. Hoepfner: Merci, messieurs, d'être venus nous rencontrer.

J'aimerais donner suite à ce que disait M. Fontana relativement aux impôts. Je suis un agriculteur semi retraité et toutes les taxes payées par les exploitants de terminaux de grains sortent de ma poche; c'est moi qui paie la note. Un mémoire qui nous a été soumis à Thunder Bay comparait les taxes foncières versées à Thunder Bay, à Duluth, à Vancouver et à Prince Rupert.

À Thunder Bay, 8\$ et quelque par tonne de marchandises entreposées correspondent à des taxes foncières. À Duluth, les gens paient 21c. la tonne. L'écart est énorme. Nous nous sommes rendus sur la côte ouest, et à Vancouver, 8\$ la tonne de marchandises entreposées correspondaient à des taxes foncières. Nous nous sommes ensuite rendus à Prince Rupert, où il y a, comme vous le savez, un élévateur à grand débit. Sa capacité est plus petite. Les taxes foncières ont été portées à 16\$ la tonne, parce que des volumes supérieurs de grains y passaient.

Comment pensez-vous que l'on puisse demeurer concurrentiel dans le domaine du transport du grain avec une telle disparité entre les ports canadiens et les ports américains de Seattle ou de Duluth, qui sont tout proches? Les céréaliculteurs que nous sommes sont très mal pris, surtout maintenant avec la LTGO, et les gens seront poussés à recourir aux différents systèmes de transport qui existent chez notre voisin du sud.

Que pouvez-vous faire pour nous aider à alléger certains de ces problèmes? On commence à souffrir.

M. Hopcroft: Je ne sais s'il serait juste de se pencher sur les différentes taxes. C'est peut-être une fonction du tonnage accueilli, mais les taxes foncières ne sont pas liées au tonnage, elles le sont à la superficie et aux améliorations apportées aux installations portuaires, et tout cela se fait conformément aux pratiques provinciales d'établissement du rôle d'évaluation. Celles-ci varient bien sûr d'une province à une autre et sont très différentes de ce qui se passe aux États-Unis, où il y a des différences énormes entre les mécanismes en vigueur dans divers États.

En effet, dans certains États américains, les taxes foncières jouent un rôle très différent par rapport à l'impôt sur la paie et aux autres impôts qui ne sont pas liés à la propriété. Nombre de municipalités américaines ne comptent pas autant sur les taxes foncières pour leurs recettes, contrairement à ce qu'on fait ici au Canada. On ne compare pas des torchons et des torchons; on compare des torchons et des serviettes.

M. Hoepfner: C'est justement ce que j'essayais de dire. Peu importe que je paie 21c. en taxes foncières à Duluth ou 8\$ à Thunder Bay, car ce qui compte, c'est le résultat final. Si je suis sans cesse dans le rouge, il n'y aura plus de grain à transporter.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Hopcroft: That's fair, but I think what we're saying is that to look strictly at the property tax burden in terms of the tonnage handled is not recognizing the basis upon which property taxes are assessed. If there are inequities that are causing the playing field to be tilted, obviously governments need to look at that and to level the playing field where they feel it's in the national interest, either by changing assessment practices or, in fact, by offering those transparent subsidies we've referred to.

Mr. Fitzgerald: It's an assessment problem.

Mr. Hoepfner: This is why I was bringing it out. You deal with the assessment and you put the mill rate on, right? You have to get your dollars. I wish you would take that into consideration, because it's going to be very important on where the grain goes.

Mr. McGregor: If I could add a comment on that, I think it's important not to just compare property taxes from Canada to the U.S. in isolation from other costs ports face. For instance, American ports face a higher overall surcharge that is applied at the national level, which we don't face here. So I don't think it's appropriate to just say this category of taxation is higher and that must be equalized.

Mr. Hoepfner: I would like to point out to you, though, that I can move through the United States grain handling system. Their elevation charges at the terminals are less than half what they are in Canada and their primary elevators are something similar. I can save about \$16 a tonne on elevation charges just by going through the U.S. system, so it's becoming very important that we look at the taxation system.

• 1710

Mr. Fitzgerald: Isn't it also fair to say that if municipalities are dependent on the property tax for a source of income, the federal government or any other group should pay the same level of taxation as every other person or business in that community pays?

We're not asking anything more than the port commission or harbour commission, whatever you want to call it, whatever jurisdiction, or than any other single taxpayer. We are just a creation of the province and we're saying we have one way to get our money and that's our mill rate. We don't even set the assessment. That's why I say that was an assessment problem and if you have local authority then the local authority in charge should be able to deal with those things in a very judicial manner, being fair to everybody. But don't tell us to raise our taxes and then tell us we can't tax properties.

The Chairman: Elsie Wayne, please.

Mrs. Wayne (Saint John): It's nice to see my colleagues here, seeing as I used to sit on your committee for so many years.

On your page 2, second paragraph, you mention you feel that as public bodies ports should hold business meetings in public and maintain public records of their activities. I guess my question is how could you expect the Port of Halifax and the

M. Hopcroft: D'accord, mais je pense que ce que nous disons c'est que s'en tenir strictement au fardeau de taxes foncières relativement au tonnage fait abstraction de la base à partir de laquelle l'assiette des taxes foncières est établie. S'il y a des inégalités qui déforment le terrain de jeu, il est certain que les gouvernements doivent s'y pencher et aplanir le terrain de jeu lorsqu'ils estiment que c'est dans l'intérêt national, soit en modifiant les pratiques d'établissement de l'impôt soit en versant les subventions au transport dont nous avons parlé.

M. Fitzgerald: C'est un problème de pratique d'établissement du rôle d'évaluation.

M. Hoepfner: C'est pourquoi j'en ai parlé. Il y a l'évaluation aux fins des taxes foncières et il y a le taux par mille, n'est-ce pas? Il faut aller chercher l'argent. J'aimerais que vous teniez compte de cela, car cela aura une forte incidence sur la direction que prendra le grain.

M. McGregor: Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, je pense qu'il est important de ne pas s'en tenir à une simple comparaison des taxes foncières au Canada et aux États-Unis, isolément des autres coûts que doivent payer les ports. Par exemple, les ports américains sont assujettis à une surtaxe plus élevée, qui s'applique au niveau national et que nous n'avons pas ici. Voilà pourquoi je ne pense pas qu'il suffise de dire que telle ou telle catégorie d'impôt est supérieure et qu'il faut la ramener au même niveau.

M. Hoepfner: J'aimerais néanmoins vous dire que je peux recourir au système de transport du grain américain. Leurs frais d'élevateur sont moitié moins chers qu'ils ne le sont au Canada et leurs éleveurs primaires sont semblables. Si je passe par le système américain, je peux économiser environ 16\$ la tonne pour les seuls frais d'éleveurs, il est donc de plus en plus important que l'on se penche sur le système fiscal.

M. Fitzgerald: Ne serait-il pas également juste de dire que si les municipalités comptent sur les taxes foncières comme principale source de revenus, le gouvernement fédéral ou toute autre groupe devrait être assujéti au même taux d'imposition que les autres personnes ou entreprises de la localité?

Nous ne demandons rien de plus que la commission portuaire ou que n'importe autre contribuable. Nous ne sommes qu'une création de la province et nous disons que nous avons un moyen d'obtenir notre argent, et c'est notre taux du mille. Ce n'est même pas nous qui déterminons l'évaluation aux fins de l'établissement de l'impôt foncier. C'est pourquoi j'ai parlé d'un problème d'évaluation, et s'il y a une autorité locale, alors l'autorité locale responsable devrait être habilitée à s'occuper de ce genre de chose, à trancher, en étant juste à l'égard de tous. Mais ne venez pas nous dire que nous devons augmenter nos impôts pour ensuite nous dire qu'on ne peut pas toucher aux impôts fonciers.

Le président: Elsie Wayne, vous avez la parole.

Mme Wayne (Saint Jean): J'ai pendant de très nombreuses années siégé à votre comité, et je suis donc ravie de revoir mes collègues ici réunis.

Au deuxième paragraphe de la page 2 de votre mémoire, vous dites qu'en tant qu'organismes publics, les ports devraient tenir des réunions d'affaires publiques et tenir des dossiers publics sur l'ensemble de leurs activités. Ma question est la

[Text]

Port of Saint John would hold public meetings discussing their business with different shippers, which would mean you know then, Your Worship, which shippers and companies the Port of Saint John would be negotiating with and then we'd know—maybe we'd like that—which shippers you're negotiating with and we'd both be going after the same business. I'm wondering if that really is a very responsible way for us to do our business.

Mr. Fitzgerald: It's the same thing as—I was going to say Your Worship—we do our business in public at councils, but we don't necessarily give out the facts and figures. What we mean here, it's my interpretation and understanding, is that general business would be done—what we're spending on facilities, what it costs us to do certain things, what the police or special police cost, maintenance, and things of that nature. We do not suggest in any way, shape, or form that you divulge—unless you would like to tell us—what you're charging for certain terminals and tonnage and container movement. No, that is not what was meant.

Mrs. Wayne: But that type of information is all public at the present time, is it not?

Mr. Fitzgerald: Sometimes you can ferret it out, sometimes you can't. We're looking at the concept that if this belongs to the people then the people should have the right to have a town hall meeting or community meeting to hear about the finances of their port. We're saying it should be standard operation that the port should hold business in public.

Mrs. Wayne: My other question is have you looked at the rules and regulations that govern port corporations versus what governs ports and harbours, and should we all fall under the one umbrella and everybody have the same rules and regulations governing them? This is taxation, everything.

Mr. Hopcroft: I think, Elsie, what we're saying is we think there may be good reason for looking at a hierarchy or a two-tier system. But clearly ports that have similar characteristics should be treated similarly. There should not be different treatment of ports that are operating in much the same commercial milieu as the others.

The Chairman: It would be a bit of an awkward question, too, because which area are you dealing with, Ms Wayne, the LPCs, which might take on a port commission type of operation that would have access and by virtue of their structure play a role with the community, or your port that, based on commercial or non-commercial opportunities, would depend on your rules?

Mrs. Wayne: What I was referring to, Mr. Chairman, is that we, the port of Saint John, are an international port. Down the road about 60 miles or less is St. Andrews, and they do not have to pay what we have to pay for operational costs because we fall under a different formula or jurisdiction. If you like, as a crown corporation. I'm saying why don't we all fall in the same thing, because they're doing the same business we would—shipping potatoes, shipping lumber, so on and so forth—50 or 60 miles down the road.

[Translation]

suivante: comment pouvez-vous vous attendre à ce que le port de Halifax et le port de Saint-Jean tiennent des réunions publiques pour discuter de leurs affaires avec différents expéditeurs, ce qui signifie que vous sauriez alors, monsieur le maire, avec quels expéditeurs et quelles compagnies le port de Saint-Jean négocierait et nous saurions alors—et peut-être que nous aimerions cela—avec quels expéditeurs vous négociez et l'on se battrait tous les deux pour décrocher les mêmes contrats. Je me demande si ce serait là une façon raisonnable de faire affaires.

M. Fitzgerald: C'est la même chose que—j'allais dire, madame le maire—nous travaillons en public à l'occasion des réunions du conseil, mais nous ne distribuons pas tous les chiffres et tous les renseignements. Ce que nous voulons dire ici, en tout cas, c'est la façon dont j'interprète cela, c'est que les affaires générales seraient... on dirait ce que l'on consacre aux installations, ce que cela nous coûte pour faire certaines choses, ce que coûte la police ou les forces policières spéciales, les services d'entretien, et d'autres choses du genre. Nous ne demandons aucunement que vous divulguiez—à moins que ce ne soit là votre désir—ce que vous demandez pour certains terminaux ou certains mouvements de tonnage ou de conteneur. Ce n'est pas cela que nous voulions dire.

Mme Wayne: Mais ce genre de renseignement est déjà du domaine du public, n'est-ce pas?

M. Fitzgerald: Il est parfois possible de l'obtenir en fouillant, mais pas toujours. Nous nous penchons sur le concept voulant que si cela appartient aux habitants, alors ceux-ci devraient avoir le droit d'organiser un forum politique ou une réunion communautaire pour être mis au courant de la situation financière de leur port. Nous disons que ce devrait être la norme que les responsables du port ouvrent leurs réunions d'affaires au public.

Mme Wayne: Mon autre question est la suivante: avez-vous examiné les règles et les règlements régissant les sociétés portuaires par opposition aux ports, et devrions-nous tous nous retrouver sous une même étiquette et être assujettis aux mêmes règles et règlements? J'inclus là dedans, les impôts, et tout le reste.

M. Hopcroft: Je pense, Elsie, ce que nous disons, c'est qu'il y aurait peut-être lieu d'envisager une hiérarchie ou un système à deux paliers. Il est néanmoins clair que les ports dont les caractéristiques sont semblables devraient être traités de façon semblable. Des ports qui fonctionnent dans le même contexte commercial que d'autres ne devraient pas être traités différemment.

Le président: C'est une question un peu délicate, car de quel côté traitez-vous vraiment, madame Wayne, de celui des sociétés de port locales, qui peuvent fonctionner à la manière d'une société portuaire et qui du fait de leur structure joueraient un rôle dans la localité, ou de celui de votre port qui, selon qu'il s'agisse d'activités commerciales ou non-commerciales, serait assujéti à vos règles?

Mme Wayne: Monsieur le président, ce que je voulais dire, c'est que notre port, le port de Saint-Jean est un port international. À moins de 60 milles de notre port se trouve celui de St. Andrews qui n'a pas à payer ce que nous nous payons étant donné que nous nous inscrivons dans une autre formule, si vous voulez, en tant que société d'État. Ce que je demande, c'est pourquoi l'on ne fait pas tous partie de la même catégorie, étant donné qu'ils font la même chose que nous—ils expédient des pommes de terre, du bois d'oeuvre, etc.—50 ou 60 milles plus loin.

[Texte]

The Chairman: This is precisely what we're trying to find the answers to on this committee.

• 1715

Mrs. Wayne: I was just wondering what they thought, that was all.

Mr. Fitzgerald: That has been stated very clearly. But they're not going to be major competitors in the future. They're just there.

The Chairman: The parochial point of view has been put.

Mr. Jordan: I sense a general support for the direction in which the government is going. I could have asked this question to any group that has come before us. I have real problems with it. It goes back to something Michel keeps bringing out.

How are you going to distribute the costs for things such as ice-breaking? I know it's simple to say make the user pay. Or what about something like dredging? Where it goes on might be 100 miles from the need for that dredging that had to participate. Don't you think the government is going to have to maintain some kind of basic service for the things that can't be costed out easily? Gosh, if you ever got into a fight about who is benefiting from the ice-breaker coming up the river, you would be into an awful shemuzzle.

I don't know what the answer is. It would be similar to trying to determine who pays for the cost of police services. Is it the guy who has the police at his door all the time? Well, I suppose that he should be paying for it. But there's a certain limit to how far you can go with those basic kinds of things.

I've mentioned ice-breaking only because Michel keeps throwing it in, but dredging is in the same ballpark.

In this study that's going on, the government had better be cautioned that it would be nice to divorce yourself from transportation, but there are certain basic things that it wouldn't make any sense for anyone but the government to try to do, because of the difficulties in apportioning them. I think the government still has to do it. It gets the money back in an overall way, I suppose, in the overall tax system in the nation.

Something that's done in the St. Lawrence could very well affect the Lakehead. I don't think you'd want to go to the Lakehead and say come on, boys, pay up. You could ask for it, but I doubt very much if you'd get it.

The Chairman: Mr. Fitzgerald of Halifax is nodding his head in approval of that one.

Mr. Jordan: I just wanted to get your opinion. Do you see that as a problem? I see it as a big problem. I think we have to address it.

Mr. Fitzgerald: It is a big problem; there's no question. We didn't come here with all the answers today, but you hit the nail on the head: you have to be fair to everybody.

There are examples in the Scandinavian countries and other European countries where they've worked this out on a fee basis. I'm not familiar with all of them. Perhaps Victor is. These things have been worked out, but you have to be fair to everybody.

[Traduction]

Le président: Ce sont précisément les réponses à toutes ces questions qu'essaie de trouver le Comité.

Mme Wayne: Je me demandais simplement ce qu'en pensaient les témoins, c'est tout.

M. Fitzgerald: Cela a été dit très clairement. Mais il ne sera pas un gros concurrent à l'avenir. Il est simplement là.

Le président: L'esprit de clocher s'est manifesté.

M. Jordan: Je perçois un assentiment général à la direction dans laquelle le gouvernement est engagé. J'aurais pu poser cette question à n'importe quel groupe qui a comparu ici. Elle me pose de réels problèmes. Elle nous ramène à quelque chose que Michel ne cesse d'évoquer.

Comment allez-vous répartir le coût des services tels que les brise-glaces? Je sais qu'il est facile de dire que l'utilisateur devra payer. Et qu'en est-il du dragage? Le dragage pratiqué peut être très éloigné des besoins de ceux qui paieront pour le service. Ne pensez-vous pas que le gouvernement va devoir préserver une sorte de service de base pour tous les éléments dont le coût ne peut être facilement ventilé? Grand Dieu, si jamais s'engageait une bataille sur la question de savoir qui bénéficie du brise-glace remontant le fleuve, vous seriez très mal parti.

Je ne sais pas quelle est la solution. Ce serait comme d'essayer de déterminer qui doit payer le coût des services de police. Est-ce le type chez qui la police va frapper sans arrêt? Je suppose que ce serait à lui de payer. Mais il y a une limite quant à ce que l'on peut faire au niveau de ces services de base.

Je n'ai mentionné les brise-glaces que parce que Michel ne cesse de les évoquer, mais c'est la même chose avec le dragage.

Dans cette étude qui est en cours, il faudrait mettre en garde le gouvernement, désireux qu'il est de se retirer du domaine des transports, mais il y a un certain nombre de services qui ne peuvent être apportés par nul autre que le gouvernement, en raison de la difficulté à en répartir le coût. Il me semble donc que le gouvernement doit continuer à les fournir. Il récupère le coût, j'imagine, par le biais des prélèvements fiscaux généraux opérés dans les pays.

Quelque chose qui se fait dans le Saint-Laurent pourrait très bien avoir des répercussions dans les Grands Lacs. Vous serez bien mal reçus si vous alliez à la tête des Grands Lacs réclamer de l'argent à ces ports. Vous pourriez toujours essayer, mais je doute que vous en retiriez grand-chose.

Le président: M. Fitzgerald, de Halifax, hoche la tête.

M. Jordan: Je voulais simplement avoir votre opinion. Y voyez-vous un problème? Je trouve que c'est un gros problème. Je pense qu'il faut y réfléchir.

M. Fitzgerald: C'est un gros problème, cela ne fait aucun doute. Nous ne sommes pas venus équipés de toute une panoplie de solutions, mais vous avez tout à fait raison: il faut être équitable envers tout le monde.

Il y a des exemples dans les pays scandinaves et d'autres pays européens où cela fonctionne sur la base de droits. Je ne connais pas toutes les modalités. Peut-être Victor est-il mieux renseigné. Des méthodes peuvent être trouvées, mais elles doivent être justes envers tout le monde.

[Text]

The FCM is saying "Here's what we think should be done. These are some areas where there are some problems, and they have to be worked out". But we think they can be worked out. Anybody can solve the easy problems. It takes good and level heads and statespeople to solve the big problems. You might have to bat it around a bit.

But this is an area in which, if we're going to live up to our principles... Basically, if it gets into user pay, then it has to be fair to everybody. It can be worked out.

There might be a grey area. Rather than fight and argue about whether everybody's paying their fair share, that grey area can be paid for by the government as part of the service.

Mrs. Terrana: Have you discussed the police services of the ports? As you probably know, some ports would like to see the municipalities take up the responsibility for the policing of the port. Did you discuss that at all?

Mr. Hopcroft: We haven't discussed that at the subcommittee level. To the extent that ports pay municipal taxes as everyone else does, they should be entitled to the same access to police service as anyone else is.

As with many private businesses, they might find that this level of service isn't to their satisfaction. As with malls or office buildings that have private security services, that's something that obviously should be within their bailiwick.

I don't think you would find any municipality suggesting that they shouldn't have access to the same basic police services as the rest of the community, provided they pay their fair share.

Mr. Fitzgerald: The same taxpayer, the same service.

The Chairman: In fact, the Hamilton Harbour Commission, which is a member of the FCM, has, for example, the Hamilton regional police look after the harbour areas and the bay.

• 1720

Mr. Hubbard: Under the airport policy, we have the establishment of so-called not-for-profit corporations.

I kind of sense from your submission that you're rather concerned that under the present port structure municipalities are not involved in the appointment or selection of people who run the ports and are not involved in the administrative oversight or supervision of them.

In terms of the airport policy, are most municipalities satisfied with how the system is working? I think that right now we're out signing agreements with various groups. At the municipal level, is there a degree of satisfaction with the establishment of the not-for-profit corporations that will be looking after most of those airports?

The Chairman: You might be shifting gears here a little bit, Charlie.

Mr. Hubbard: No. We may do the same thing with ports, and I'm wondering what has happened with the airports.

[Translation]

La position de la FCM est de dire: «Voici ce que nous pensons qu'il conviendrait de faire. Il y a certains domaines où il se pose des problèmes, et il faut leur trouver des solutions.» Mais nous pensons que les solutions existent. Tout le monde est capable de résoudre les problèmes faciles. Mais il faut une réflexion claire et des hommes et femmes d'État pour résoudre les gros problèmes. Il faudra peut-être chercher un peu les solutions.

Mais c'est là un domaine où, si nous voulons respecter nos principes... Essentiellement, si l'on va faire payer l'utilisateur, il faudra que la facture de chacun soit juste. On peut y arriver.

Il y a peut-être des domaines où c'est plus difficile. Au lieu de se disputer pour savoir si chacun paie sa juste part, le gouvernement pourrait peut-être, dans ces cas-là, payer la note, en tant que service public.

Mme Terrana: Avez-vous parlé des services de police dans les ports? Comme vous le savez sans doute, certains ports aimeraient que les municipalités assument leurs responsabilités de la police dans le port. Avez-vous abordé la question?

M. Hopcroft: Nous n'en avons pas discuté au niveau des sous-comités. Dans la mesure où les ports paient les taxes municipales comme tout le monde, ils devraient avoir la jouissance des mêmes services de police que tout le monde.

Comme beaucoup d'autres entreprises privées, ils peuvent estimer que ce niveau de service ne leur suffit pas. Les centres d'achat ou immeubles de bureaux font appel à des services de gardiennage privé, et rien n'empêche les ports d'en faire autant.

Je pense que nous ne trouverez aucune municipalité qui refusera d'assumer les mêmes services de police de base dans les ports que dans le reste de la collectivité, pourvu qu'ils paient leur juste part du coût.

M. Fitzgerald: Le même contribuable, le même service.

Le président: De fait, la Commission du port de Hamilton, qui est membre de la FCM, est desservie par la police régionale de Hamilton qui surveille la zone du port et de la baie.

M. Hubbard: La politique aéroportuaire prévoit la mise sur pied de sociétés sans but lucratif, comme on les appelle.

Je retiens l'impression de votre intervention que vous êtes préoccupé de voir que, dans la structure portuaire actuelle, les municipalités n'ont pas leur mot à dire sur le choix des gestionnaires des ports et n'ont pas de rôle de supervision administrative des ports.

Est-ce que la plupart des municipalités sont satisfaites du fonctionnement du système dans le cas des aéroports? Il me semble que le gouvernement signe actuellement des accords avec divers groupes. Est-ce que les municipalités sont satisfaites de la structure des sociétés aéroportuaires sans but lucratif qui géreront la plupart de ces aéroports?

Le président: Vous débordez pas mal de notre sujet, Charlie.

M. Hubbard: Non. Nous pouvons peut-être faire la même chose avec les ports et je me demande ce qui est arrivé aux aéroports?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Fitzgerald: I have no problem answering that. The City of Halifax believes that as far as the airport policy is concerned, it has a great deal of initiative and allows public participation. At the present time we don't serve because municipalities aren't allowed to serve. However, we have some people in the business community working on that now.

The only complaint is that everybody would like to have their airport up to top grade before they take them over. It's going to be a challenge, but it's the way to go, I believe, as far as airports are concerned, because they're very distinct, very defined, and things like that. It's an interesting concept, and I think it's going to work.

Mr. Hopcroft: Certainly we know that's going to happen in London. Right, Mr. Fontana?

Mr. Fontana: Of course. We'll have a great announcement on Friday, by the way, Grant.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. McGregor: I think it's important to note that there is a difference in views regarding the national airport policy. Most of the 26 large airports that were identified as part of the national airport system are pleased. Those municipalities feel pretty comfortable that they're buyable.

However, out of the 72 regional and local airports, the survey of our members that we just conducted shows that the vast majority are very concerned about the policy and are concerned they may be left subsidizing unprofitable airports through municipal property taxes.

Although the federal policy is to reduce costs at these airports progressively over five years, obviously this will have an impact in terms of services, user fees, and what have you. So I can tell you there's real concern among the smaller airports, such as Kapuskasing, Val d'Or, and Sept-Îles. Those kinds of communities in many instances are not happy.

Minister Young agreed last week to form a joint committee with FCM to identify and address the concerns of municipal governments in this area.

Mr. Hubbard: Would you think, then, that if a recommendation is made along the same lines in regard to ports that we would again encounter great satisfaction on the part of some groups and great dissatisfaction on the part of others?

Mr. Fitzgerald: I think you answered that.

Mr. Hubbard: The answer is yes, then.

Mr. Fitzgerald: I would think so.

Mr. Hubbard: Okay. Thank you.

Mr. Fitzgerald: It's the same for any politician representing the constituency. You can't please everybody, so you have to take a stand that's fair.

Mr. Fontana: First of all, the issue of Belledune has come up. For the record, you should know that the federal, provincial, and municipal governments all decided to participate, but there were no subsidies from the federal government. Once and for all, it was not a forgivable loan but a repayable loan. There is a big difference.

M. Fitzgerald: Je n'ai pas de difficulté à répondre à cette question. La ville de Halifax considère que la politique aéroportuaire laisse beaucoup de place à l'initiative municipale et à la participation du public. À l'heure actuelle, nous ne siégeons pas à ce conseil d'administration, car les municipalités en sont exclues, nous avons quelques gens d'affaires qui travaillent à y remédier.

Ma seule doléance est que tout le monde aimerait que son aéroport soit en pleine forme avant d'en prendre le contrôle. Ce sera difficile, mais je pense que dans le cas des aéroports c'est vraiment la meilleure solution, car ce sont des entités tout à fait distinctes, clairement délimitées. C'est un concept intéressant et je pense que cela va marcher.

M. Hopcroft: Nous savons que cela va se faire à London, n'est-ce pas, monsieur Fontana?

M. Fontana: Bien sûr. D'ailleurs, Grant, l'annonce solennelle en sera faite vendredi.

Des voix: Oh, oh!

M. McGregor: Il est important de signaler qu'il y a des divergences de vue au sujet de la politique aéroportuaire nationale. La plupart des 26 gros aéroports faisant partie du réseau aéroportuaire national sont satisfaits. Ces municipalités pensent effectivement pouvoir les gérer.

Cependant, dans le cas de 72 aéroports régionaux et locaux, le sondage que nous avons effectué auprès de nos membres montre que la grande majorité des municipalités formulent des réserves sur la politique et craignent d'être obligées de subventionner des aéroports non rentables au moyen des taxes foncières municipales.

Bien que la politique fédérale consiste à réduire progressivement sur cinq ans les coûts d'exploitation de ces aéroports, il y aura manifestement des conséquences au niveau des services, des redevances d'usagers et Dieu sait quoi encore. Je peux donc vous dire qu'il y a des réelles réserves de la part des petites localités, telles que Kapuskasing, Val d'Or et Sept-Îles. Elles sont souvent mécontentes.

Le ministre Young a accepté la semaine dernière de former un comité mixte avec la FCM afin de déterminer et régler les préoccupations des municipalités à cet égard.

M. Hubbard: Vous pensez donc que si nous recommandions une politique similaire à l'égard des ports, nous rencontrerions la même dichotomie, certains groupes se montrant très satisfaits et d'autres très mécontents?

M. Fitzgerald: Je pense que vous avez vous-même donné la réponse.

M. Hubbard: La réponse est donc oui.

M. Fitzgerald: Je le pense.

M. Hubbard: D'accord. Je vous remercie.

M. Fitzgerald: C'est la même chose pour tout politicien représentant une circonscription. On ne peut plaire à tout le monde, et il faut donc s'efforcer de trouver une position juste.

M. Fontana: Tout d'abord, on a parlé de la question de Belledune. Je tiens à bien préciser que les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux ont tous décidé de participer, mais qu'il n'y a eu aucune subvention du gouvernement fédéral. Encore une fois il s'agissait d'un prêt remboursable. Cela fait une grosse différence.

[Text]

Grant just talked about transparency. You can't get any more transparent than a loan that says you shall pay it back and here are the terms and conditions.

That was just for the record so that you have it.

I want to talk about an issue that occupies an awful lot of your brief. We've heard from various harbour commissions about the relationship with cities and towns regarding the planning issues. That's something we're obviously going to have to address.

It seems to me that in fact a lot of ports and harbour commissions have become great big landowners. Apart from operating ports, they've become big landlords. Hence, the interface with municipalities is how to develop those particular lands maybe for other than marine functions. That's where the problem has come about.

• 1725

I find it really unacceptable that a crown corporation or any other governmental organization wouldn't in fact deal with municipalities in the same ways you would think other citizens would.

On the broader question of whether or not harbour commissions should be in the business of acquiring land for non-marine purposes, I can give you an example in Oshawa, when we heard from the City of Oshawa and the Oshawa Harbour Commission, that they were fighting because of the fact that the harbour commission had a marina and the city had a marina and they were essentially competing among themselves with regard to that particular issue. It was the same in Hamilton, Ontario.

What is your view on the broader issue of whether or not harbour commissions and ports should be more than just operators of marine facilities?

Mr. Hopcroft: First of all, Mr. Chairman, I'd like to congratulate Mr. Fontana for remembering many of the lessons he learned at the municipal level. It's certainly reflected in the statement.

Mr. Fontana: Through everything you know, too.

Mr. Hopcroft: A little bit of both.

The short answer is that they can't, I think, be restricted if we feel that there should be that kind of autonomy at the local level, but to the extent that they are engaged in commercial activities that don't bear directly on their marine function they should be subject to the same municipal planning control as any other land developer.

I'm sure you're aware—if I can use the airport example again—that many of the local airport authorities are looking at spin-off activities that can help meet the financial needs of operating the airport through industrial development, industry and business opportunities that have a fit with the type of marine or airport activity, the transportation activity, that's taking place from that centre. So as long as they're subject to municipal planning control and they're paying municipal taxes, I don't think we should be restricting them.

Mr. McGregor: I would like to add, though, that we did refer to this indirectly in our presentation and we're quite careful to say that money should be reinvested in port infrastructure to improve the ports' competitive ability.

[Translation]

Grant vient de parler de transparence. Il n'y a rien de plus transparent qu'un prêt qui doit être remboursé et selon des conditions clairement établies.

Je tenais à faire cette mise au point.

Je veux parler maintenant d'une question à laquelle vous avez consacré une très grande partie de votre mémoire. Diverses commissions portuaires nous ont parlé de leurs relations avec les municipalités sur le plan de l'aménagement du territoire. C'est manifestement un aspect sur lequel nous allons devoir nous pencher.

Il me semble que beaucoup de ports et de commissions portuaires sont devenus de gros propriétaires fonciers. Indépendamment de l'exploitation du port, ils possèdent énormément de terrain. La question est donc de savoir comment mettre en valeur ces terrains, autrement peut-être qu'à des fins maritimes. C'est là que surgissent les problèmes.

Je trouve tout à fait inacceptable qu'une société de la Couronne ou tout autre organisme gouvernemental ne traite pas avec les municipalités de la même façon que tout un chacun.

Pour ce qui est de la question plus vaste de savoir s'il est opportun que les commissions portuaires achètent des terrains à des fins autres que maritimes, je peux vous citer l'exemple d'Oshawa. Nous avons entendu que la ville d'Oshawa et la commission portuaire d'Oshawa se battent parce que chacune a une marina, ce qui fait deux marinas concurrentes. C'est la même chose à Hamilton, en Ontario.

Quel est votre avis sur la question plus générale des activités extra-portuaires des ports?

M. Hopcroft: Tout d'abord, monsieur le président, je voudrais féliciter M. Fontana de se souvenir des leçons qu'il a apprises au niveau municipal. Cela se reflète certainement dans sa déclaration.

M. Fontana: Cela retrouve dans tout ce que vous savez aussi.

M. Hopcroft: Il y a un peu des deux.

Pour répondre de façon succincte, si l'on veut donner aux ports cette sorte d'autonomie au niveau local, on ne peut restreindre leur activité, mais dans la mesure où ils ont des activités extra-portuaires, ils doivent être astreints aux mêmes règles d'aménagement du territoire que tout autre promoteur immobilier.

Je suis sûr que vous savez—pour reprendre encore une fois l'exemple des aéroports—que nombre d'administrations aéroportuaires locales s'intéressent à des activités secondaires qui pourraient financer les besoins opérationnels de l'aéroport, tels que le développement industriel, les activités commerciales susceptibles de compléter l'activité aéroportuaire, l'activité de transport elle-même. Dans la mesure où ces activités secondaires sont assujetties aux règles d'aménagement du territoire de la municipalité et où elles paient les taxes municipales, je ne pense pas qu'il faille les restreindre.

M. McGregor: J'ajouterais que nous en avons traité indirectement dans notre exposé et que nous prenons soin de préciser que les bénéfices ainsi dégagés doivent être réinvestis dans l'infrastructure portuaire afin d'améliorer la compétitivité du port.

[Texte]

[Traduction]

We received representations from one of our members, the City of Thunder Bay; they were concerned that some of the harbour commission fees were going towards building infrastructure on harbour commission land that was completely unrelated to marine activity. The harbour commission has become some kind of a landowner and is using moneys from port fees for non-marine purposes. Our brief attempts to stand against that. We don't feel that the marine mode should be burdened with land development charges.

Mr. Fitzgerald: I really believe that they're there for marine-related activities. Why not build shopping centres and highrises? You'd direct your attention to too many things. They should be there to deal with marine and related activities as it says in there. I believe that, and I think the government shouldn't.

Mr. Hopcroft: The key question has to be whether the activity is supportive of their primary function, which is to provide marine services or whether it's something completely unrelated.

Mr. Fontana: Thank you.

The Chairman: It breaks down even further to the question of whether those marine works are recreational or are they for port use. The municipality, for example, has a commission or a port located in its jurisdiction. Say a parcel of land becomes vacant or for sale, the municipality will fight of course to take that piece of property and maybe make it into a recreational or recreational marine use, whereas the port may deem it to be necessary in the interest of port use, for traffic, etc.

Therein lies, I think, the problem that develops between a municipality and a harbour commission or a port or anything else. Would you agree?

Mr. Hopcroft: I think we have agreed in the submission, Mr. Chairman, that there needs to be a process to resolve those kinds of difficulties in terms of resolving whether it's in the national transportation interest to fall on one side of the equation or the other.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Mr. Fitzgerald: If you use the words "marine use" it makes it much easier.

The Chairman: Not necessarily. I come from Hamilton, and I tell you, not necessarily.

• 1730

Mr. Fitzgerald: There's a difference between the ocean and lakes, though.

Mr. Gouk: I have a very small supplemental for the record.

First, when I used Belledune, I used it as an example rather than as the problem. But for the record, in keeping with what Mr. Fontana said, in addition to the \$22.2 million they require from Ports Canada as a loan, they require an additional \$10

Nous avons reçu une intervention de l'un de nos membres, la ville de Thunder Bay; elle s'inquiète de voir que certaines des redevances perçues par la Commission portuaire servent à construire des infrastructures sur les terrains du port qui n'ont rien à voir avec l'activité maritime. La Commission portuaire est devenue une sorte de propriétaire foncier qui utilise l'argent des redevances portuaires à des fins non maritimes. Dans notre mémoire, nous prenons position contre une telle pratique. Nous pensons que le transport maritime ne doit pas supporter le fardeau que représentent les coûts de développement immobilier non portuaire.

M. Fitzgerald: Je pense réellement que ces terrains doivent être utilisés pour les activités maritimes. Sinon, pourquoi ne pas construire des centres d'achat et des immeubles résidentiels? Ce serait par trop se disperser. Les ports ont pour vocation de s'occuper d'activités maritimes, comme nous le disons dans le mémoire. Voilà ce que je pense et je crois que le gouvernement ne devrait pas s'en mêler.

M. Hopcroft: La question-clé est de savoir si l'activité envisagée est liée à la fonction primaire du port, à savoir offrir des services de transport maritime, ou s'il s'agit de quelque chose de totalement différent.

M. Fontana: Je vous remercie.

Le président: Il s'agit même de distinguer si l'activité maritime considérée est d'ordre récréatif ou commercial. La municipalité, par exemple, a une commission ou un port situé sur son territoire. Supposons qu'un terrain devienne vacant ou soit mis en vente, la municipalité va se battre pour acquérir la parcelle et en faire un parc récréatif ou une marina, alors que le port peut juger en avoir besoin dans l'intérêt de son activité portuaire etc.

C'est là que résident les problèmes qui peuvent surgir entre les municipalités et une commission portuaire. Ne pensez-vous pas?

M. Hopcroft: Nous avons convenu dans notre mémoire, monsieur le président, qu'il fallait établir un processus pour résoudre ce genre de divergence de vues, pour déterminer s'il était dans l'intérêt du transport national que le port acquière ce terrain ou non.

Le président: Je vous remercie, messieurs.

M. Fitzgerald: Si vous utilisez le terme «usage maritime» cela clarifie beaucoup les choses.

Le président: Pas nécessairement. Je suis de Hamilton, et je peux vous dire que ce n'est pas nécessairement le cas.

M. Fitzgerald: Il y a une différence entre l'océan et les lacs.

M. Gouk: J'ai une toute petite question supplémentaire, à des fins de clarification.

Premièrement, lorsque j'ai parlé de Belledune, c'était pour donner un exemple plutôt que pour évoquer un problème. Je tiens néanmoins à préciser, suite à ce qu'a dit M. Fontana, qu'outre les 22,2 millions de dollars empruntés à la Société

[Text]

million. They provided us with a very detailed and good submission. But there was nothing in their submission that indicated the capacity to service \$32 million worth of debt or anywhere near it. No matter what it's called, intent and reality don't always meet.

The Chairman: But to be fair, maybe their submission might not want to reveal to you, Mr. Gouk, and therefore to the rest of this competitive world we live in, all those things that may take business away from their particular port, especially when Elsie Wayne is sitting down there at the table listening to every word that might be said of a competitive nature between Belledune and the port of Halifax.

That having been said, gentlemen, we thank you very much for your participation. As I said before, it was a privilege to be there at your subcommittee's work. If we've helped out in any way, we were happy to do it. Thank you for taking the opportunity to come here to be with us today.

Mr. Hopcroft: Mr. Chairman, we certainly appreciate the opportunity and the dialogue with the committee today. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much.

Colleagues, we'll reconvene tomorrow morning at 9:30 in this room. The meeting is adjourned.

[Translation]

canadienne des ports, ils ont besoin de 10 millions de dollars supplémentaires. Il nous a fait une excellente présentation, très détaillée. Mais rien dans cet exposé ne démontrait la capacité du port à assurer le service d'une dette de 32 millions de dollars. Quels que soient les qualificatifs utilisés, l'intention et la réalité ne se rencontrent pas toujours.

Le président: Mais pour être juste, peut-être n'a-t-il pas voulu révéler dans son exposé, à vous M. Gouk et donc à tous les autres concurrents, tout ce qui est susceptible d'accroître son trafic et donc de diminuer celui des concurrents, particulièrement lorsqu'on a une Elsie Wayne siégeant au bout de la table écoutant chaque mot d'un exposé qui pourrait se répercuter sur la concurrence entre Belledune et le port d'Halifax.

Cela dit, messieurs, je vous remercie infiniment de votre participation. Comme je l'ai déjà dit, c'était un privilège pour moi que de prendre part aux travaux de votre sous-comité. Si nous avons pu vous aider de quelque façon, nous en sommes ravis. Merci d'avoir répondu à notre invitation.

M. Hopcroft: Monsieur le président, nous saluons cette occasion qui nous a été donnée et le dialogue que nous avons eu aujourd'hui avec les membres de votre Comité. Merci beaucoup.

Le président: Merci infiniment.

Chers collègues, nous reprendrons nos travaux demain matin à 9h30 dans la même salle. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Chamber of Maritime Commerce:

Jean-Paul Sirois, General Manager;
Peter Baumgartl, Manager, Raw Materials, Stelco;
Captain John Pace, Director, Navigation, Ports and Safety.

From the Federation of Canadian Municipalities:

Grant Hopcroft, Deputy Mayor, City of London, Chair of FCM's
Standing Committee on National Transportation and Commu-
nications;
Walter Fitzgerald, Mayor, City of Halifax;
Victor Bayne, Executive Director, Halifax-Dartmouth Port Devel-
opment Commission;
Daniel McGregor, Senior Policy Analyst.

TÉMOINS

De la Chambre de commerce maritime:

Jean-Paul Sirois, directeur général;
Peter Baumgartl, directeur, Matières premières, Stelco;
Capitaine John Pace, directeur, Navigation, Ports et Sécurité.

De la Fédération canadienne des municipalités:

Grant Hopcroft, adjoint au maire de la ville de London, Président du
comité permanent des transports nationaux et communications de
la FCM;
Walter Fitzgerald, maire, Ville de Halifax;
Victor Bayne, directeur administratif, Commission de développe-
ment du Port de Halifax-Dartmouth;
Daniel McGregor, analyste principal des politiques.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 39

Thursday, March 30, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 39

Le jeudi 30 mars 1995

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 30, 1995
(48)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Member(s) of the Committee present: Joe Fontana, Michel Guimond, Jake Hoepfner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Paul Mercier.

Acting Member(s) present: Ovid Jackson for Joe Comuzzi.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Consultant.

Witness(es): From the Canadian Shipowners Association: Norman Hall, President; Neil Hunter, Director, Marine Operations. *From the Council of Maritime Affairs:* Roman Gralewicz, President, Seafarers International Union; Capt. Maury Sjoquist, National President, Canadian Merchant Service Guild; Ray Johnston, President & Chief Operating Officer, Canada Steamship Lines Inc.; John Fuchs, Executive Director. *From the Windsor Harbour Commission:* Michael Ray, Chairman; David Cree, General Manager and Chief Executive Officer.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:10 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ELLEN SAVAGE

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 30 MARS 1995
(48)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 34, dans la salle 701, La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (président).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Michel Guimond, Jake Hoepfner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Ovid Jackson pour Joe Comuzzi.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association des armateurs canadiens: Norman Hall, président; Neil Hunter, directeur, Opérations maritimes. *Du Conseil des affaires maritimes:* Roman Gralewicz, président, Syndicat international des marins canadiens; Capitaine Maury Sjoquist, président national, Guilde de la marine marchande du Canada; Ray Johnston, président et chef de l'exploitation, «Canada Steamship Lines Inc.»; John Fuchs, directeur exécutif. *De la Commission du port de Windsor:* Michael Ray, président; David Cree, directeur général et chef de la direction.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

ELLEN SAVAGE

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, March 30, 1995

The Chairman: Good morning, colleagues. We have several witnesses to hear from this morning.

Pursuant to Standing Order 108.(2), today our committee will continue its consideration of Canadian marine issues. As indicated in the study terms of reference, our analysis will include an examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard.

I should mention to everyone that these proceedings are being recorded.

Without further ado, we welcome to our committee this morning our first witness, from the Canadian Shipowners Association, the president, Norman Hall, who has appeared before us on... Well, I've been part of this committee since 1989, so I've seen Mr. Norman Hall at this table many a time. We welcome you back, Mr. Hall. With him is Neil Hunter, the director of marine operations. We look forward to your submission to the committee.

Mr. Norman Hall (President, Canadian Shipowners Association): Thank you, Mr. Chairman. Good morning, ladies and gentlemen.

I had mentioned that Mr. Neil Anderson would be with us. He is not going to be with us.

• 0933

I may not be quite as concise as some others have been, but we figure this is our last kick at the cat before Mr. Young does something with Transport Canada, so we had better get all our digs in as fast as we can.

The Chairman: It still only gives you 15 minutes.

Mr. Hall: The CSA had its beginnings in 1903, when it was the Dominion Marine Association. The name was later changed to the Canadian Shipowners Association in the 1980s.

Currently we have 12 member companies operating 108 ships, seven of which are under foreign flags. Primarily we carry bulk products, although some of our members are in the general cargo and container business. We operate in the Great Lakes system and the St. Lawrence, as well as the Maritimes and the Arctic.

In 1984 we carried 67 million tonnes of cargo, one million tonnes more than in 1993. In fact, that's our first increase since 1988. Iron ore and grain continue to be the prime cargos.

In your information folder is a copy of our 1993 annual report, which touches on all the issues that we covered during that year. The 1994 statement will not be ready until about mid-May. I'm not going to cover a whole bunch of numbers and things. I'd rather put some statistics at the back of the presentation, and if you have any questions, I would be happy to answer them.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 30 mars 1995

Le président: Bonjour, collègues. Ce matin, nous entendons plusieurs témoins.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, notre comité poursuit son étude du secteur maritime au Canada. Tel que prévu dans notre mandat, notre analyse porte, entre autres, sur le système portuaire, les services de pilotage, la Voie maritime du Saint-Laurent et la Garde côtière.

Je précise que les audiences sont enregistrées.

Sans plus tarder, nous souhaitons la bienvenue à notre premier témoin qui représente l'Association des armateurs canadiens. Il s'agit du président, Norman Hall, qui a déjà comparu devant nous... J'appartiens à ce comité depuis 1989, j'ai donc eu souvent l'occasion de rencontrer M. Norman Hall. Une fois de plus, nous vous souhaitons la bienvenue, monsieur Hall. Il est accompagné de Neil Hunter, le directeur des opérations maritimes. Nous allons écouter votre intervention avec beaucoup d'intérêt.

M. Norman Hall (président, Association des armateurs canadiens): Merci, monsieur le président. Bonjour, mesdames et messieurs.

J'avais annoncé que M. Neil Anderson se joindrait à nous, mais il n'a pas pu venir.

• 0935

Je ne serai peut-être pas aussi concis que certains qui m'ont précédé, mais je me dis que c'est notre dernière chance d'intervenir avant que M. Young ne transforme Transports Canada et que nous ayons intérêt à utiliser toutes nos munitions le plus vite possible.

Le président: Je ne vous accorde tout de même que 15 minutes.

M. Hall: L'AAC remonte à 1903; à l'époque, elle s'appelait Dominion Marine Association. Elle devint l'Association des armateurs canadiens dans les années 80.

À l'heure actuelle, nous avons 12 compagnies membres qui exploitent 108 navires, dont sept battent pavillon étranger. Nous transportons principalement des produits en vrac, mais certains de nos membres transportent des marchandises et des conteneurs. Nous naviguons dans le système des Grands Lacs et le Saint-Laurent et également dans les Maritimes et dans l'Arctique.

En 1994, nous avons transporté 67 millions de tonnes de fret, c'est-à-dire un million de tonnes de plus qu'en 1993. En fait, c'est la première fois que notre volume augmente depuis 1988. Nous continuons à transporter principalement du minerai de fer et des céréales.

Dans votre chernise d'information vous trouverez un exemplaire de notre rapport annuel pour 1993, un rapport qui explique quelles ont été nos activités pendant cette année-là. Le bilan pour 1994 ne sera pas terminé avant la mi-mai. Je n'ai pas l'intention de vous citer des quantités de statistiques, je préfère en garder quelques-unes pour la fin de l'exposé, et également si vous avez des questions à poser, je me ferai un plaisir d'y répondre.

[Texte]

As the chairman has indicated, this is my third appearance before this standing committee or subcommittee in less than three years. I don't remember how many others have been held in the past ten years, but I regret to say that I've yet to see any government act on any recommendation coming out of this committee with respect to the development of marine policy for this country.

Maybe this time we have a government and a minister who have the courage to go boldly forward where no man has gone before—I think that's *Star Trek's* opening line. I say that because I'm encouraged by the statement made on marine reform in the Transport Canada new direction 1995 budget paper, signed off by the minister on February 28 of this year, which stated the following:

The federal government will unveil a comprehensive strategy designed to take Canada's marine transportation system into the 21st century.

The chairman has referred to the terms of reference. We'll jump right into them quickly.

On ports, we agree that there are far too many ports in this country and too many port regimes. Overall, our ports have served our industry well. However, we are going through changing times and the global marketplace is shrinking—witness Canada's involvement in GATT and the NAFTA.

Those ports that are commercially viable must have more autonomy and be in a position to respond more quickly to competitive challenges, free of too many regulatory manacles. At the same time, however, there must be greater public accountability as well as input from the users of those public port facilities, be they shipowners or shippers.

Labour as well has a responsibility to ensure port competitiveness. This is not the seventies or eighties. We are less than five years away from a new century. We cannot afford constant labour disruptions or lack of vision.

If the system is to survive, it must be prepared to share the pain and face the realities of the new world order. We cannot afford to have industries such as our potash industry willing to invest \$40 million in a new port facility on the U.S. west coast because of high cost and labour uncertainty in western Canadian ports. The U.S. and Canadian railways are so integrated these days that situations such as that occurring in the port of Montreal could well cause shipowners and shippers to look at alternate U.S. east coast options for their container trades.

I have a short statement on Churchill. I really have a hard time understanding the rationale behind the proposal to have the federal government once again pour money into a port that has been basically force-fed grain to keep politicians happy. I have not read every word of the Churchill task force report, but what I did read is rather scary. Everybody would be forced to spend tens of millions of dollars with little guarantee that it would be viable—the federal government, Ports Canada and CN

[Traduction]

Comme le président vous l'a dit, c'est la troisième fois que je comparais devant ce comité permanent, ou sous-comité, en moins de trois ans. Je ne sais pas combien d'autres il y en a eu au cours des dix années passées, mais je dois dire à regret que le gouvernement n'a jamais encore donné suite aux recommandations de ce comité en ce qui concerne la politique maritime de ce pays.

Peut-être que cette fois-ci notre gouvernement et notre ministre auront le courage d'aller audacieusement là où nul homme n'est jamais allé—je crois que c'est l'introduction de *Star Trek*. Si je dis cela, c'est que la déclaration sur la réforme maritime dans le document budgétaire de Transports Canada pour 1995, un document signé par le ministre le 28 février de cette année, m'a paru intéressant. Le ministre déclare:

Le gouvernement fédéral annoncera une stratégie exhaustive destinée à acheminer le système de transports maritimes du Canada vers le XXI^e siècle.

Le président a fait allusion au mandat; nous allons l'exposer très rapidement.

En ce qui concerne les ports, nous reconnaissons qu'il y a beaucoup trop de ports dans ce pays et beaucoup trop de régimes portuaires différents. Dans l'ensemble, nos ports servent bien notre industrie, toutefois, les temps changent et le marché mondial se rétrécit, ce qui est confirmé par la participation du Canada au GATT et à l'ALENA.

Les ports commercialement viables ont besoin de plus d'autonomie pour faire face rapidement à la concurrence, ils doivent pouvoir se débarrasser du joug de la réglementation. En même temps, il convient de donner au public un droit de regard accru sur leur administration et d'offrir aux usagers de ces ports publics, qu'il s'agisse d'armateurs ou d'expéditeurs, une plus grande participation.

Les travailleurs également ont un rôle à jouer lorsqu'il s'agit de favoriser la concurrence. Nous ne sommes plus dans les années 70 ou dans les années 80, et dans moins de cinq ans, nous aborderons un nouveau siècle. Nous ne pouvons plus accepter les disruptions provoquées par la main-d'œuvre ou un manque de vision.

Si le système veut survivre, il doit assumer sa part des sacrifices et faire face aux nouvelles réalités. Nous ne pouvons plus tolérer que des industries comme celle de la potasse investissent 40 millions de dollars dans de nouvelles installations portuaires sur la côte ouest américaine à cause des coûts élevés et de l'instabilité de la main-d'œuvre dans les ports canadiens de l'Ouest. Les chemins de fer américains et canadiens sont devenus tellement intégrés qu'une situation comme celle à laquelle on a assisté dans le port de Montréal pourrait convaincre les armateurs et les expéditeurs d'aller chercher d'autres options sur la côte est des États-Unis pour le transport des conteneurs.

J'ai une courte déclaration au sujet de Churchill. J'ai vraiment beaucoup de mal à comprendre pourquoi le gouvernement fédéral injecterait encore une fois de l'argent dans un port qu'on a, jusqu'ici, plus ou moins gavé de grain pour faire plaisir aux instances politiques. Je n'ai pas lu en entier le rapport du groupe de travail sur Churchill, mais le peu que j'en ai lu m'a semblé assez inquiétant. Le gouvernement fédéral, Ports Canada et le CN seraient forcés de dépenser des

[Text]

Rail. If the port project has legs, then let the stakeholders use them. Canada's deficit speaks for itself.

Our recommendations are:

- (1) That there be a ports test established in Transport Canada to generally oversee fairness and public accountability of Canada's public port system and ensure that the federal rules and regulations do not inhibit port competitiveness;
- (2) That the role of Canada Ports Corporation be changed so that local port corporations become more autonomous;
- (3) CPC should be downsized, and its future role should be to oversee the commercialization of those regional and local ports that can be financially viable and the disposal of those ports that are not viable or in the national interest;
- (4) That consideration be given to granting harbour commission status to those ports that can be financially viable;
- (5) That to ensure public and user accountability, the boards of directors of local port corporations and harbour commissions reflect those interests;
- (6) That no further subsidies be granted to the port of Churchill.

• 0940

On pilotage, you may find some of this repetitive, but a little plagiarizing went on yesterday afternoon, so some of the words are almost the same.

I do not intend to go into a detailed paper on numbers, such as pilot salaries or the cost of pilotage in relation to other operating costs. You have that. Besides, as we all know, people have a tendency to use the numbers that best suit their position.

Having said that, I will throw out one number. Based on the LPA's financial statements, their revenue in 1994 amounted to just in excess of \$33 million. Since the CSA represents about 30% of their income, it is costing our members close to \$10 million per year for a mandated, compulsory service that we believe is totally unnecessary, given the fact that we're regular users of the system.

Our pilotage costs in other regions are minimal. In the Atlantic region, our frequent users usually they have no problem obtaining a certificate. In the Great Lakes region, we are granted an exemption if the ship's officers meet certain requirements, such as having made so many voyages in the region in the previous three years.

This \$10 million is not a paltry sum. It could go a long way to keeping the Canadian fleet and seaway system competitive. It is the only marine issue under review in which we can save money in order to help defray the cost of other marine services the industry requires.

[Translation]

dizaines de millions de dollars sans véritables garanties de viabilité. Si le projet des ports est suffisamment solide, alors, que les intéressés s'en servent car pour le reste, le déficit canadien se passe de commentaires.

Nous formulons les recommandations suivantes:

- 1) Qu'un test sur les conditions qui existent dans chaque port soit adopté par Transports Canada. Ce test permettrait à la population de demander des comptes aux responsables des installations portuaires et il empêcherait les règlements fédéraux de porter atteinte à la compétitivité des ports;
- 2) Que le rôle de la Société canadienne des ports soit modifié pour donner plus d'autonomie aux sociétés portuaires locales;
- 3) Que la taille de la SCP soit diminuée et que son rôle soit dorénavant de surveiller les opérations commerciales des ports régionaux et locaux qui peuvent être financièrement viables et de se débarrasser des ports qui ne peuvent pas l'être ou dont l'existence n'est pas conforme à l'intérêt national;
- 4) Qu'on envisage d'accorder le statut de commission portuaire aux ports financièrement viables;
- 5) Que les conseils d'administration des sociétés portuaires locales et des commissions portuaires soient responsables devant le public et les usagers et défendent leurs intérêts;
- 6) Qu'on n'accorde plus aucun financement au Port de Churchill.

En ce qui concerne le pilotage, vous penserez peut-être que je me répète, mais hier après-midi, nous nous sommes permis un peu de plagiat, si bien que les expressions sont assez semblables.

Je n'ai pas l'intention de donner de statistiques sur les salaires des pilotes ou les coûts de pilotage par rapport aux autres coûts d'exploitation, car vous avez tous ces chiffres. De plus, comme nous le savons tous, les gens ont tendance à retenir les chiffres qui confirment le mieux leur opinion.

Cela dit, je vais tout de même vous citer un chiffre qui est tiré du bilan financier de l'APL: en 1994, ses revenus se sont élevés à un peu plus de 33 millions de dollars. Comme l'AAC lui fournit environ 30 p. 100 de ses revenus, nos membres doivent verser près de 10 millions de dollars par année pour un service obligatoire dont nous sommes convaincus qu'il est totalement inutile étant donné que nous utilisons régulièrement le système.

Dans d'autres régions, nos coûts de pilotage sont minimes. Dans la région de l'Atlantique, les usagers les plus fréquents n'ont le plus souvent aucun mal à obtenir un certificat. Dans la région des Grands Lacs, on nous accorde une exemption si les officiers d'un navire se conforment à certaines exigences, par exemple le nombre des voyages dans la région au cours des trois années précédentes.

Ces 10 millions de dollars ne sont pas une somme négligeable. Ils feraient une grosse différence pour la compétitivité de la flotte canadienne et de la Voie maritime. C'est le seul secteur maritime en instance de révision où l'on puisse faire des économies pour compenser les coûts d'autres services maritimes dont l'industrie a besoin.

[Texte]

I have a quick insert here, which just happened this morning. I attended a meeting of the Standing Joint Committee on Scrutiny of Regulations. I was there because it was proposed through a letter from the Department of Transport to validate an illegal action on the part of the LPA to legalize the charges for an increase in toll revenues.

The background—very quickly—is that in November 1993 the NTA ruled in our favour for a change and disallowed a 10% increase in tariffs to the Laurentian Pilotage Authority. In January 1994 the authority appealed the Order in Council. On July 4, 1994, the Governor in Council ordered an 8.9% increase. Since this had to be published in the *Canada Gazette*, but was not done until September, there should have been no increase in fees until September. However, the authority took it in their hands to start right away. Beginning July 4, it added 8.9% to all the bills. This is completely illegal. It's confirmed by our lawyers. It's confirmed by the general counsel to that committee.

In any event, that's where it stands. When I heard that Transport Canada was talking about not looking at refunding people that money, but going ahead with a validation process that would legalize it through a bill in the House, I was rather disturbed. I just want to have it recorded here that we will be appealing if Transport Canada goes that route.

Compulsory pilotage issues: Under current rules, pilotage is compulsory in most Canadian waters, depending on regional regulations exempting certain ships. There is also a legislative monopoly. Subsection 15(2) of the Pilotage Act clearly states, that if pilots in a region decide to form a pilot corporation and contract their services to that authority, then "the Authority shall not employ pilots or apprentice pilots in the region or that part thereof where such a contract is in effect".

The fundamental principles of pilotage are local water knowledge and competency on the bridge of a ship. These attributes are not achieved overnight. It takes years of training, observing experienced officers and actually driving the ship to get the feel of how it handles under all weather conditions, local changes in currents, tides, emergencies, seaway locks, etc. This is how ships' officers and captains are trained and indeed how professional pilots are trained.

The over-used expression of "hands-on experience" is most appropriate in this case. There can be no short cuts. Proper training and experience is essential, as there is too much at stake, be it the marine environment, lives or property. Competence on the bridge is the key ingredient for senior management to determine whether or not a person is capable of command and can be entrusted with the well-being of the crew and the ship.

[Traduction]

Ici, je me permets une courte digression pour vous parler de quelque chose qui s'est produit ce matin. J'ai assisté à une réunion du comité mixte permanent de la réglementation. Si je suis allé à cette réunion, c'est que le ministère des Transports avait écrit une lettre pour proposer de légaliser une décision illégale de l'ALP d'augmenter les droits de passage.

Je vous explique très rapidement de quoi il s'agit: en novembre 1993, l'ONT s'était prononcé en notre faveur et avait refusé à l'Administration de pilotage des Laurentides une augmentation de ses tarifs de 10 p. 100. En janvier 1994, l'Administration fit appel par voie de décret en conseil. Le 4 juillet 1994, le gouverneur en conseil autorisa une augmentation de 8,9 p. 100. Cela devait être publié dans la *Gazette du Canada*, mais comme il fallait attendre septembre, il n'aurait pas dû y avoir d'augmentation avant le mois de septembre. Toutefois, l'Administration prit sur elle d'imposer l'augmentation immédiatement. À partir du 4 juillet, elle majora toutes ses factures de 8,9 p. 100. C'est tout à fait illégal. Nos avocats nous le confirment, de même que le conseiller juridique de ce comité.

Quoi qu'il en soit, voilà où en sont les choses. Quand j'ai entendu dire que Transports Canada n'avait pas vraiment l'intention de rembourser cet argent aux gens, mais plutôt de légaliser cette mesure avec un projet de loi, cela m'a beaucoup inquiété. Je tenais à dire que si Transports Canada donne suite, nous avons l'intention d'interjeter appel.

Le caractère obligatoire du pilotage: aux termes des règles actuelles, le pilotage est obligatoire dans la plupart des eaux canadiennes, et cela dépend de règlements régionaux qui exemptent certains bateaux. Il y a également un monopole législatif. Le paragraphe 15(2) de la Loi sur le pilotage précise que si dans une région, des pilotes décident de se constituer en société de pilotes et d'offrir leurs services à cet administration dans le cadre d'un contrat, dans ce cas «l'Administration ne peut alors engager de pilotes ou d'apprentis-pilotes dans la région—ou partie de région—en cause».

Les principes fondamentaux du pilotage sont la connaissance des eaux locales et la compétence sur le pont d'un navire. Ce genre de choses ne s'acquiert pas du jour au lendemain. Il faut des années de formation, des années passées à observer des officiers d'expérience et à piloter un navire pour se faire une idée précise de la façon dont il se comporte dans toutes les conditions météorologiques, les courants locaux, les marées, les situations d'urgence, les écluses maritimes, etc. Voilà comment les officiers et les capitaines de navires sont formés et voilà également la façon dont on forme les pilotes.

On abuse souvent de l'expression «expérience en situation», mais dans ce cas, c'est tout à fait justifié. Il n'y a pas de garantie possible. Qu'il s'agisse de l'environnement marin, de vies humaines ou de biens matériels, les enjeux sont trop considérables pour qu'on néglige la formation et l'expérience. La compétence à bord d'un navire est un élément-clé qui permet à l'administration supérieure de déterminer si une personne est capable de commander un navire et si on peut lui confier le bien-être d'un équipage et d'un navire.

[Text]

Masters and officers on Canadian ships are certified by the Canadian Coast Guard. Depending on their area of experience and operations, they are awarded inland waters or home trade certificates. We believe this process qualifies these officers well to pilot their own ships. An outstanding example of this professionalism is the excellent record of a Canadian fleet in the Great Lakes seaway region where such vessels are exempt from compulsory pilotage. There are certain stretches, such as the St. Marys River, St. Clair River, and Detroit River, as well as the Thousand Islands regions, that are much more difficult to navigate than the St. Lawrence River.

Our recommendation is for all Canadian flagships whose officers possess local water knowledge and have demonstrated competence on the bridge be exempted nationally from compulsory pilotage.

● 0945

With regard to commercialization, if our recommendation of exemption is granted we would obviously have little interest in the future structural operations of pilotage. However, we recognize that officers on foreign flagships who generally lack local water knowledge will require pilots. We therefore offer the following recommendations with respect to the commercializing of the pilotage system.

It is proposed that the regulatory side of the pilotage system be separated from the business or operational side by providing a pilotage service in Canada, and that the latter be commercialized.

A national pilotage agency or its equivalent, maybe a desk, could be set up within Transport Canada and established to oversee all regulatory aspects of pilotage services across Canada, including safety considerations, protection of the environment, rules and regulations pertaining to qualifications, and related factors in the issuance of pilot licences, to ensure that the regulatory process is objective and free from undue influences. This agency would report to the Minister of Transport.

The current pilotage authority should be restructured as not-for-profit corporations to operate the commercial side of pilotage services.

In order to ensure uninterrupted service, it is proposed that an alternate dispute resolution mechanism, or the old baseball clause, be instituted on a national basis where private pilot corporations contract their services to an authority. The default clause should also be in place in the event that the ADR is not respected.

There has been concern expressed by the government and authorities on the length of time it takes for the MTA to rule on a tariff appeal. In one case it was 16 months. Since any decision approving a tariff increase is not retroactive, it obviously plays havoc with cash flows and financial planning for the pilotage authorities. It is therefore suggested that consideration be given to an ADR mechanism in the settling of tariff disputes.

[Translation]

Les capitaines et les officiers à bord des bateaux canadiens sont certifiés par la Garde côtière. Selon leur expérience, on leur accorde un certificat pour la navigation côtière ou le commerce intérieur. Nous pensons que ce processus autorise ces officiers à piloter leurs propres navires avec compétence. L'excellente réputation de la flotte canadienne dans la région des Grands Lacs constitue un exemple frappant de ce professionnalisme. Dans cette région-là, ces navires sont exemptés de pilotage obligatoire. Il y a certains passages, comme la rivière St. Marys, la rivière St. Clair et la rivière Détroit, également les Mille-Îles, qui sont beaucoup plus difficiles que le Saint-Laurent.

Nous recommandons que tous les navires qui battent pavillon canadien et dont les officiers connaissent les eaux dans lesquelles ils naviguent et ont prouvé leur compétence sur le pont soient exemptés du pilotage obligatoire.

En ce qui concerne les opérations commerciales, si l'on retient notre recommandation à propos de l'exemption, il est certain que notre intérêt pour la structure future du pilotage diminuera considérablement. Toutefois, nous savons que les officiers des navires étrangers qui connaissent mal les eaux locales auront effectivement besoin de pilotes. Par conséquent, nous offrons les recommandations suivantes en ce qui concerne les aspects commerciaux du système de pilotage.

Nous proposons qu'on sépare le pilotage des aspects opérationnels et commerciaux en offrant un service de pilotage au Canada, ce service devant être commercialisé.

Un office national de pilotage dans le cadre de Transports Canada, ou peut-être même un service, pourrait être créé pour contrôler la réglementation des services de pilotage dans tout le Canada, les considérations de sécurité, de protection de l'environnement, les règles relatives à la qualification et tous les facteurs qui entourent l'émission de brevets de pilotes. On s'assurerait ainsi que le processus de réglementation est objectif et libre d'influence excessive. Cet office rendrait des comptes au ministre des Transports.

L'administration actuelle de pilotage devrait être restructurée et devenir une société sans but lucratif qui serait responsable des aspects commerciaux du pilotage.

Pour assurer la continuité du service, nous proposons un nouveau mécanisme de solution des différends, cette vieille clause de base-ball qui, au niveau national, permettrait aux sociétés de pilotage privées d'offrir leurs services à contrat à une administration. Au cas où le mécanisme de règlement des différends serait ignoré, une clause de non-observance interviendrait.

Le gouvernement et les autorités se sont inquiétés des délais lorsque l'ONT est appelé à se prononcer sur un appel. Dans un cas, il a fallu 16 mois. Puisque les décisions qui approuvent une augmentation tarifaire ne sont pas rétroactives, c'est évidemment désastreux pour la situation et la planification financières des autorités de pilotage. Nous suggérons donc d'adopter un mécanisme de règlement des différends pour régler les différends tarifaires.

[Texte]

The seaway has attracted a lot of attention over the past number of years. There was a report in 1992, the subcommittee report of last year, and the current review of marine issues by this committee.

During his appearance before you on February 7, Minister Young said, with respect to the seaway, that long-term stability will depend on effective traffic generation and cost control. In the future, the seaway must operate on a commercial basis. We also need to look at a range of options for funding infrastructure restoration, reducing costs to users and increasing revenues.

The seaway is a vital transportation artery and indeed it is an international marine highway. By its very nature it is a collection of massive concrete locks and steel bridges. It is also getting on in years and needs a constant injection of funds to ensure that it is safe and reliable.

Considering the international aspect—i.e., U.S.–Canadian ownership and operation—and the need for major infrastructure renewal over the next ten years, the concept of commercializing a system needs far more study and an examination of various options that have been put forward to this committee. In the interim, we would put forward the following recommendations to reduce costs and allow the seaway to operate in a more commercial manner.

First, we support the legislative changes proposed by the St. Lawrence Seaway Authority in its March 22 brief to this committee that would allow for flexible pricing, and removal of the authority from the list of prescribed corporations so the large corporation tax would not apply.

Second, a committee of users should be appointed to review commercialization options, including the concept of the government retaining ownership of this national asset while the commercial assets are turned over to a private corporation.

Third, seaway tolls should be frozen for three years, or until a new commercialized authority is in place.

Fourth, recommendation 7 of the Commuzi report dealing with non-navigational assets should be acted on, and the authority relieved of the burden of maintaining and operating these structures.

Fifth, efforts should continue to rationalize office space.

Of the four services under review, coast guard services offer the greatest potential for cost reduction. With a budget of \$580 million and the developing technologies and electronic navigation aids, the opportunities for savings are immense.

The forthcoming integration of Fisheries and Oceans with the coast guard fleet, including shore-based infrastructure, will also greatly contribute to the reduction of government costs. We heartily endorse this action and commend government ministers Young and Tobin and their senior people in their efforts to execute this very sensible merger.

[Traduction]

Depuis quelques années, on a beaucoup parlé de la Voie maritime; il y a eu un rapport en 1992, le rapport du sous-comité l'année dernière et l'examen en cours du secteur maritime par ce comité.

Lorsqu'il a comparu devant vous le 7 février, le ministre Young a dit, au sujet de la Voie maritime, que la stabilité à long terme de cette institution dépendrait du trafic et du contrôle des coûts. À l'avenir, la Voie maritime doit être rentable. Nous devons également envisager d'autres options pour financer la restauration de l'infrastructure, réduire les coûts des usagers et augmenter les recettes.

Pour les transports, la Voie maritime est une artère vitale, une véritable autoroute maritime internationale. Matériellement, il s'agit d'une série d'écluses de béton et de ponts d'acier. Toutes ces structures vieillissent et on a sans cesse besoin de fonds pour s'assurer qu'elles sont solides et sécuritaires.

Étant donné les circonstances internationales, le fait que la Voie maritime appartient aux États-Unis et au Canada et qu'elle est exploitée par ces deux pays, étant donné que des travaux d'infrastructures majeurs seront nécessaires au cours des dix prochaines années, le concept de privatisation va devoir être étudié beaucoup plus en profondeur et on va devoir également envisager les diverses options qui ont été proposées à ce comité. En attendant, nous avons les recommandations suivantes pour réduire les coûts et assurer une exploitation plus commerciale de la Voie maritime.

Premièrement, nous sommes en faveur des changements législatifs proposés par l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent dans son mémoire présenté le 22 mars devant le comité. Ces changements permettraient une plus grande souplesse dans l'établissement des tarifs, et d'autre part, l'administration serait rayée de la liste des sociétés prescrites, ce qui la libérerait de l'impôt sur les grosses sociétés.

Deuxièmement, un comité d'usagers pourrait être nommé pour étudier les options de privatisation, y compris celles qui consistent à laisser au gouvernement la propriété de ce bien national, son actif commercial étant cédé au secteur privé.

Troisièmement, les droits perçus par l'administration devraient être gelés pour une période de trois ans, ou du moins jusqu'à la mise en place d'une nouvelle administration privatisée.

Quatrièmement, la recommandation 7 du rapport Commuzi qui porte sur l'actif non relatif à la navigation devrait être retenue et on devrait décharger l'administration de l'entretien et de l'exploitation de ces structures.

Cinquièmement, il faudrait faire des efforts pour continuer à rationaliser l'occupation des bureaux.

Des quatre services à l'étude, c'est la Garde côtière qui offre le plus de possibilités d'économie. Avec un budget de 580 millions de dollars et l'avènement de nouvelles technologies et de nouvelles méthodes de navigation électronique, les possibilités d'épargne sont énormes.

Le regroupement éminent des flottes des Pêches et Océans et de la Garde côtière, y compris les infrastructures à terre, contribueront également à réduire les coûts du gouvernement. Nous sommes tout à fait en faveur de ces mesures et nous félicitons les ministres Young et Tobin et leurs collaborateurs des efforts qu'ils font dans le sens de cette fusion très logique.

[Text]

The marine advisory board, consisting of a cross-section of users of marine services from coast to coast, has been actively involved in reviewing coast guard services with a view to reducing costs and determining the level of service really required by the system.

With regard to a marine navigation system, the cost of \$301 million includes the cost of various fixed and floating aids, as well as the cost of serving those aids with various units of the coast guard fleet.

The five shipowner associations represented on the MAB formed technical working groups, east and west coast, to examine ways and means of reducing this large budget item. At various meetings held in late 1994, it was determined that about 80% of floating aids could be eliminated once the fleets were equipped with DGPS and electronic charts. It is estimated the eventual savings could well approach \$100 million.

Some fleets are presently equipped with this technology and others expect to have the ships outfitted by the start of 1997. At the same time, both the U.S. and Canadian Coast Guards expect to have the radio beacons that provide DGPS accuracy in place by mid-to late 1996. Thus, we could start phasing out major elements of the existing navigation system over a five-year period, commencing in 1997.

Earlier this year, we received presentations from four major manufacturers of navigation systems suggesting that the technology is there to go one step further and that an ADS system, which shows on a screen where ships are on a real-time basis, can be used by anyone who needs such information, such as agents, port authorities, suppliers, etc.

It is anticipated that this service could be offered through one shore station covering Thunder Bay to Halifax, thus phasing out VTS stations, of which there are ten in eastern Canada. We see this as one that can be commercialized, with the coast guard and other government agencies being fellow subscribers. This could save a further \$15 million a year.

Together with the coast guard and hydrographic services, shipping federation, *Association des armateurs du St. Laurent*, and the CSA, we are going to conduct a pilot project in the St. Lawrence River this summer. We expect the results of the pilot project should be available by the spring of 1996 and indicate just how soon we can continue with putting it in nationally.

Ice-breaking is \$88 million. The Marine Advisory Board has had preliminary discussions with the coast guard on ice-breaking. This subject will be discussed further at the next MAB meeting, which is this coming Monday. The government must determine its position on Arctic sovereignty, resupply of the Arctic communities, and flood control.

[Translation]

Le conseil consultatif maritime, qui regroupe des usagers des services maritimes d'un océan à l'autre, a participé activement à un examen des services de la Garde côtière dans le but d'en réduire les coûts et de déterminer quels sont les services véritablement nécessaires.

En ce qui concerne le service de navigation, un coût de 301 millions de dollars comprend les aides à la navigation fixe et flottante de même que l'entretien de ces installations par la flotte de la Garde côtière.

Les cinq associations d'armateurs représentées au CCM ont mis sur pied des groupes de travail technique sur les côtes est et ouest pour étudier les moyens de réduire ce poste budgétaire considérable. Plusieurs réunions eurent lieu à la fin de 1994 et, à l'époque, on décida qu'il serait possible d'éliminer environ 80 p. 100 des aides flottantes une fois les flottes équipées de DGPS et de cartes électroniques. Cela pourrait un jour représenter des économies de près de 100 millions de dollars.

Certaines flottes possèdent déjà cette technologie et d'autres envisagent de s'équiper d'ici le début de 1997. En même temps, la Garde côtière du Canada et celle des États-Unis ont l'intention de placer des bouées radio lisibles par les DGPS d'ici la moitié de 1996 ou au plus tard la fin de l'année. Cela nous permettrait alors d'éliminer progressivement sur une période de cinq ans, à partir de 1997, les principaux éléments du système de navigation actuel.

Depuis le début de l'année, quatre fabricants de systèmes de navigation nous ont contactés et nous ont expliqué que la technologie existait qui permettrait d'aller encore plus loin, c'est-à-dire un système ADS qui permet de voir sur un écran en temps réel la position du navire et qui peut être utilisé par quiconque a besoin d'une telle information, les agents, les autorités portuaires, les fournisseurs, etc.

Ce service pourrait être offert par une des stations au sol qui couvre une région qui va de Thunder Bay à Halifax, ce qui éliminerait la nécessité des dix stations VTS dans l'Est du Canada. C'est un système qui, à notre avis, peut être privatisé, la Garde côtière et les autres organismes gouvernementaux s'abonnant au service. Cela permettrait d'économiser 15 millions de dollars supplémentaires par année.

De concert avec la Garde côtière, les Services hydrographiques, la Fédération de la navigation, l'Association des armateurs du Saint-Laurent et l'ACN, nous allons avoir cet été un projet-pilote dans le Saint-Laurent. Les résultats de ce projet-pilote devraient être disponibles d'ici le printemps 1996 et cela permettra de déterminer combien de temps il faudra pour l'étendre au reste du pays.

Les brise-glaces nous coûtent 88 millions de dollars. Le Conseil consultatif maritime a entamé des discussions avec la Garde côtière au sujet de ces opérations. C'est une question dont on doit discuter à la prochaine réunion du CCM, qui doit avoir lieu lundi prochain. Le gouvernement doit déterminer quelle est sa position en ce qui concerne la souveraineté dans l'Arctique, l'approvisionnement des communautés de l'Arctique et le contrôle des inondations.

[Texte]

In principle we support the commercialization of ice-breaking services once the true beneficiaries are determined. In the seaway system, the Canadian Coast Guard should continue to work closely with the U.S. Coast Guard to ensure the least costly options to meet the limited need for ice-breaking in this region.

Search and rescue is \$91 million. While this cost area has not yet been examined by the MAB, we feel this service is obviously in the public interest, the prime users being pleasure boaters and the fishery. Hopefully with the integration of Fisheries and the coast guard, further economies will be found in the area of possible duplication of services.

We recommend that Transport Canada continue to work with the MAB in determining where savings can be achieved, what services are not necessary, and what level of service is required to provide an affordable, efficient service without reducing safety standards or protection of the environment.

In conclusion, it would appear that Canada's serious deficit problem has given this government focus. Certainly this is evident in Transport Canada's action as it has taken place with respect to the national airports policy, the proposed commercialization of the air navigation system, the elimination of WGTA, the proposed privatization of CN, and more recently the integration of Fisheries and Oceans with coast guard.

By the way, I still need some clarification on the differences between commercialization and privatization. We talk about privatizing CN and commercializing everything else. I asked my wife the other day how she would like to be commercialized. I ended up sleeping in the guest room that night. I was suddenly privatized.

The commercial marine industry is more complex in that it has to deal with a number of government agencies. As opposed to the railways, which own their own lines, we do not own the Seaway. We share an international highway with all who wish to use it. It is a national asset that is shared with our U.S. neighbours. Ports and industries on both sides of the border depend on a reliable, competitive system.

The system also faces competition from major railways and the Mississippi system as well as marketplace changes associated with NAFTA, GATT, and perhaps even with the elimination of the WGTA subsidy.

Therefore, while we are pleased to be included in the program review process and work with government to reduce costs and determine precisely what is needed by the users of the system, the shippers and the shipowners, that does not suggest at the end of the day that it is open season on revenue generation or cost recovery. There will have to be serious consultations with industry to ensure that any form of marine service fee is affordable and will not disadvantage the marine mode or the seaway system.

[Traduction]

En principe, nous sommes en faveur de la privatisation des brise-glaces une fois qu'on aura déterminé quels en sont les véritables bénéficiaires. Dans la Voie maritime, la Garde côtière doit continuer à travailler en étroite collaboration avec la Garde côtière américaine pour retenir les options les moins coûteuses et assurer les opérations restreintes de brisage de glace dans la région.

Recherche et sauvetage, cela représente 91 millions de dollars. C'est un poste qui n'a pas encore été étudié par le CCM, mais à notre avis, c'est un service qui met en cause l'intérêt public, puisque les principaux usagers sont les marins de plaisance et les pêcheurs. Une fois les flottes des pêches et de la Garde côtière assimilées, on espère réaliser de nouvelles économies en évitant des chevauchements de services.

Nous recommandons que Transports Canada continue à travailler en collaboration avec le CCM pour déterminer où il est possible de réaliser des économies, quels sont les risques qui ne sont pas nécessaires, quels sont les services nécessaires pour assurer un service abordable et efficace sans pour autant réduire les normes de sécurité ou négliger la protection de l'environnement.

En conclusion, il semble que le grave problème déficitaire du Canada a donné à réfléchir à ce gouvernement. Si l'on considère les mesures prises par Transports Canada au sujet de la politique aéroportuaire, de la privatisation éventuelle du système de navigation aérienne, de l'élimination de la LTGO, de la privatisation éventuelle du CN et, plus récemment, de la fusion de Pêches et Océans et de la Garde côtière, c'est une conclusion qui semble évidente.

Soit dit en passant, j'aurais toujours besoin qu'on m'explique la différence entre commercialisation et privatisation. On parle de privatiser le CN et de commercialiser tout le reste. J'ai demandé à ma femme l'autre jour ce qu'elle dirait si on la commercialisait. Ce soir-là, je dois avouer que j'ai couché dans la chambre d'amis. Je me suis retrouvé privatisé brusquement.

L'industrie maritime commerciale est plus complexe car elle doit traiter avec plusieurs organismes gouvernementaux. Contrairement aux chemins de fer, qui sont propriétaires de leurs propres voies, nous ne sommes pas propriétaires de la Voie maritime. Nous partageons une route internationale avec tous les autres usagers. C'est un bien national que nous partageons avec nos voisins américains. Les ports et les industries des deux côtés de la frontière ont besoin d'un système fiable et concurrentiel.

C'est un système qui se heurte également à la concurrence des principales compagnies de chemin de fer et au système du Mississippi ainsi qu'à la transformation du marché à la suite des mesures prises dans le cadre de l'ALENA et du GATT, et peut-être même de l'élimination des subventions dans le cadre de la LTGO.

Par conséquent, nous apprécions d'avoir été invités à participer à cet exercice d'examen et à travailler avec le gouvernement pour réduire les coûts et déterminer ce dont les usagers ont besoin, les expéditeurs et les armateurs, mais en fin de compte, il ne faut pas en déduire que la chasse est ouverte et que tout est permis en ce qui concerne la génération de recettes ou le recouvrement des coûts. Des consultations sérieuses avec l'industrie sont nécessaires pour s'assurer que toute forme de droits perçus pour des services maritimes sera abordable et que cela ne défavorisera pas les transports maritimes ou la Voie maritime.

[Text]

Thank you. We'd be pleased to answer your questions. I think I went a little bit over, Mr. Chairman. I'm sorry.

The Chairman: No, no. It's an excellent report, very thorough.

• 0955

I've always thought the difference between commercialization and privatization was that commercialization was privatization but with a heart.

Thanks for touching on all the objectives of our study, Mr. Hall. We appreciate it. Given the work that's been accomplished thus far, in just the year and a half we've been in government, by the transport minister, the Honourable Doug Young, I've just instructed my clerk to change the title of the committee report to "Going Boldly Forward Where No Committee Has Gone Before". Your expertise is obvious, and your suggestions are appreciated.

We'd now like to turn to some questions from colleagues. Mr. Guimond, please.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Monsieur Hall, j'ai de la difficulté à bien saisir votre commentaire. Vous dites que cela fait trois fois que vous comparez devant nous et que vous avez remarqué qu'il n'y avait pas beaucoup de choses qui avaient été acceptées dans les rapports des comités, mais quand j'ai lu le rapport de M. Comuzzi, j'ai retrouvé des mots qui sortent de votre bouche depuis de nombreuses années. Vous avez une bonne influence. Vous ne devriez pas être aussi modeste, monsieur Hall.

J'en viens à la question. À la page 8, à la recommandation numéro 4, vous parlez de la recommandation numéro 7 du rapport du Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent présidé par M. Comuzzi et vous faites allusion, au sujet des *non-navigation assets*, aux ponts de Valleyfield et de Saint-Louis et au tunnel de Melocheville. Vous dites que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent devrait être relevée de l'entretien et de l'opération. Qui va s'en occuper, selon vous? À qui envoie-t-on les ponts?

Mr. Hall: I believe the seaway has done its best to try to get the City of Montreal to buy it, the City of Valleyfield, or the Province of Quebec; and nobody wants to take on that financial burden, quite obviously, because it's costing money.

The idea of putting tolls on I don't think would sell either. That's one way of trying to pay for it.

To my mind, they are not navigation-related structures. They are not needed to have a ship sail through the seaway. They're there for automobiles, people, trains, trucks, whatever. They're of no use to the seaway. So I don't see why the user of the seaway, the shipowner or the shipper, should be charged a fee to pay for something that just happens to be there.

[Translation]

Merci. Nous serons maintenant heureux de répondre à vos questions. Monsieur le président, je suis désolé, je crois avoir quelque peu dépassé mon temps.

Le président: Non, pas du tout, nous avons apprécié votre exposé particulièrement exhaustif.

J'ai toujours pensé que la différence entre commercialisation et privatisation, c'est que la commercialisation c'était de la privatisation, mais avec plus de sentiment.

Merci d'avoir discuté de tous les objectifs de notre étude, monsieur Hall. Nous apprécions beaucoup. Étant donné le travail accompli depuis tout juste un an et demi que nous sommes au pouvoir, le travail accompli par le ministre des Transports, l'honorable Doug Young, mon greffier me dit que nous pourrions changer le titre du rapport de notre comité et l'intituler: «Aller audacieusement là où jamais nul comité n'est allé». De toute évidence, vous connaissez particulièrement votre sujet et nous vous remercions de vos suggestions.

Je vais maintenant donner la parole à mes collègues qui vont vous poser des questions. Monsieur Guimond, je vous en prie.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Mr. Hall, I'm having trouble understanding your comments. You say that it is the third time that you are appearing before us and that very few suggestions made by our committee have ever been acted up on, but when I read Mr. Comuzzi's report, I saw things that he has been saying for years. You have a very good influence. You should not be so modest, Mr. Hall.

Coming to my question, on page 8, recommendation number 4, you mentioned recommendation number 7 in the sub-committee's report on the St. Lawrence Seaway. That sub-committee was chaired by Mr. Comuzzi and, concerning the non-navigation assets at the Valleyfield and Saint-Louis bridges and at the Melocheville tunnel, you said that the St. Lawrence Seaway authority should be relieved of the burden of maintaining and operating these assets. Who would take charge, according to you? Who do we send the bridges to?

M. Hall: Je crois que la Voie maritime a fait tout son possible pour persuader la ville de Montréal d'acheter ces installations, la ville de Valleyfield ou la province de Québec, mais personne, évidemment, ne veut assumer ce fardeau financier qui est considérable.

Je ne pense pas que l'idée de percevoir des droits soit très acceptée non plus. On pourrait essayer de financer ce secteur de cette façon-là.

À mon avis, ces structures ne sont pas liées à la navigation, par conséquent, elles ne sont pas nécessaires aux navires qui empruntent la Voie maritime. Elles sont là pour les automobiles, pour les gens, pour les trains, les camions, etc.. Elles ne sont d'aucune utilité aux usagers de la Voie maritime. Je ne vois donc pas pourquoi les usagers de la Voie maritime, qu'il s'agisse des armateurs ou des expéditeurs, devraient payer des droits pour entretenir ces structures qui se trouvent simplement être là.

[Texte]

To my mind, it probably belongs in Public Works. That's where it should be. If Transport can't pick it up, put it in Public Works. Public Works owns everything else around the country; this building. Why not put it there?

I can't see it being charged. If we're trying to make the seaway competitive and effective, there should not be charges in there that prevent it from being competitive and effective.

M. Guimond: Monsieur Hall, toujours au sujet des recommandations du Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent, M. Comuzzi suggérait—le rapport majoritaire devrais-je dire, car je n'ai pas envie de me faire lancer des tomates par M. Comuzzi—donc le rapport majoritaire du Sous-comité suggérait une taxe sur le cargo, un genre de taxe *ad valorem*, pour financer la Voie maritime. Qu'est-ce que votre association pense de cette recommandation?

Mr. Hall: In my response to Mr. Comuzzi's report, I made it very clear that it was premature to discuss such a tax. The purpose of this committee is to examine all marine factors, be they the port system, the seaway system, pilotage, or coast guard. Until we've done that, until we've come up with a plan, a marine policy, as the minister keeps referring to, until we really know where we're going and determine the levels of service we want, we won't know what the true costs are.

I don't want another artificial tax. We're now paying... That was part of the complaint we had: that everybody's picking our pockets. I think we said that a year ago. We have the seaway charging us, we have the ports charging us, we have the pilots charging us, we have the coast guard charging us, and wanting to charge more.

At the end of the day I think we have to look at some form of tax. We're prepared—we've said it publicly—to pay more. We're prepared to pay our share, once we determine what it is we want and what is needed.

So I think it's premature to talk about any tax. It could be that there be some *ad valorem* tax that covers certain services, and whether or not you should have a lumped-together sum or have separate charges for different services, that should be determined when the study is complete.

M. Guimond: Concernant le pilotage, je ne veux pas me lancer dans un long débat avec vous. De toute façon, je ne suis pas assez compétent pour argumenter avec vous de façon rationnelle, mais je crois que nos vues sont peut-être divergentes vis-à-vis du pilotage. Je vais vous poser seulement une petite question.

Est-ce que le DGPS pourrait remplacer les pilotes sur le fleuve?

Mr. Hall: I think in time that could well happen. I don't think it's going to happen in the next two or three years, obviously.

[Traduction]

À mon avis, cela devrait plutôt relever des Travaux publics. Voilà le responsable. Si les Transports ne veulent pas s'en charger, qu'on le donne aux Travaux publics. Les Travaux publics sont propriétaires de tout le reste, de cet immeuble, pourquoi pas de ces ponts?

Je ne vois pas comment on pourrait imposer des droits. Nous voulons que la Voie maritime devienne rentable et efficace, on n'y arrivera pas en imposant des droits dont l'effet sera justement contraire.

Mr. Guimond: Mr. Hall, still on the recommendations of Mr. Comuzzi's sub-committee, the committee on the St. Lawrence Seaway suggested—I should say the majority report because I don't want Mr. Comuzzi to throw tomatoes at me—so that the majority report suggested a tax on cargo, a kind of *ad valorem* tax, to finance the seaway. What does your association think of that recommendation?

M. Hall: Dans ma réponse au rapport de M. Comuzzi, j'ai expliqué très clairement qu'il était prématuré de discuter d'une telle taxe. Ce comité est là pour étudier tous les facteurs maritimes, qu'il s'agisse du système portuaire, de la Voie maritime, du pilotage ou de la Garde côtière. Tant que nous n'aurons pas terminé cet exercice, tant que nous n'aurons pas dressé un plan, une politique maritime, comme le ministre l'appelle, tant que nous ne saurons pas où nous allons et quel type de services nous souhaitons retenir, nous n'en connaissons pas les véritables coûts.

Je ne veux pas d'une autre taxe artificielle. Nous payons déjà... C'était un de nos sujets de plainte: tout le monde puise dans nos poches. C'est ce que nous avons dit il y a un an. La Voie maritime nous fait payer, les ports nous font payer, les pilotes nous font payer, la Garde côtière nous fait payer, et tous ces gens-là voudraient nous faire payer encore plus.

En fin de compte, il faudra probablement envisager une forme de taxe. Nous sommes prêts à payer plus, nous l'avons déclaré publiquement, nous sommes prêts à payer notre part, mais seulement lorsqu'on aura déterminé ce qui est nécessaire et ce que nous voulons.

• 1000

Je pense donc qu'il est prématuré de parler d'une taxe. Il pourrait y avoir un droit sur la valeur, pour certains services, et c'est une fois l'étude terminée qu'on devrait décider si l'on devrait regrouper tous les services ensemble ou imposer plutôt des droits distincts pour chacun des services.

Mr. Guimond: I don't want to start a long debate with you about pilotage. In any case, I am not competent enough to argue with you in a rational manner, but I believe our views may differ as far as pilotage is concerned. I will ask you only a short question.

Could DGPS replace pilots on the river?

M. Hall: Je pense que cela pourrait fort bien se produire un jour. Je ne pense pas que ce sera d'ici deux ou trois ans, évidemment.

[Text]

Mr. Hunter here is more of an expert in this field than I am. Very quickly, we have a lot of work to do in testing the equipment to make sure it's accurate, it works and is reliable. We have a lot of work to do in teaching our people, our captains and our officers how to use it and rely on a screen instead of a church steeple across the street. And the government has to do its part.

So it's going to take a few years to really get going. But from what I've heard and what I've seen, and I don't profess to be a technical person, I am absolutely amazed at the technology that is out there.

Neil, do you want to comment further?

Mr. Neil Hunter (Director, Marine Operations, Canadian Shipowners Association): Thank you.

Mr. Guimond, I don't think our association has ever considered the possibility of pilots being dispensed with for foreign-flag vessels no matter what technology is on board. Our basic policy is that in certain waters we do not require pilots at all because of the master's competence, the vessel's equipment, the crew's competence and knowledge of local waters. The new technology will add to that and even bolster our arguments for equality with the pilots in certain waters. But for foreign-flag ships it's our opinion, and I think it will probably be the case in my lifetime, that we will always have pilots for foreign-flag vessels.

The Chairman: We'll have to come back. Michel? Jake.

Mr. Hoepfner (Lisgar—Marquette): Thank you, Mr. Chairman.

This is really interesting. I am hearing pickpocketing. I wonder if Mr. Hall would explain to me where you go for new currencies when the pocket is dry.

Mr. Hall: We don't, we disappear. Like General MacArthur, we fade away.

Mr. Hoepfner: Up to now, where have you been going to?

Mr. Hall: For more money?

Mr. Hoepfner: Yes. Your charges are passed on, I imagine. That's what I am trying to ask: where do you get the money that they can pickpocket?

Mr. Hall: There's a limit to how much I can pickpocket you as a farmer, because you'll object if the costs get too high and you'll go by rail or you will go down the Mississippi, you will go some other route. So we have to be very careful of that.

I think there's a paper I gave last year that showed how the rate we receive for the movement of grain is below what the CPI rate has been for the last 20 years. We've never caught up to CPI on grain.

[Translation]

M. Hunter s'y connaît mieux que moi dans ce domaine. Je vous dirai très brièvement que nous avons encore beaucoup de travail à faire pour vérifier l'équipement afin de nous assurer qu'il est précis, qu'il fonctionne et qu'on peut s'y fier. Nous avons encore beaucoup à faire pour former nos employés, pour montrer à nos capitaines et à nos officiers comment l'utiliser et comment ils peuvent se fier à ce qu'ils voient sur un écran plutôt que sur un clocher d'église vu de l'autre côté de la rue. Et le gouvernement doit faire sa part.

Il faudra donc quelques années pour que cela commence vraiment à fonctionner. D'après ce que j'ai vu et entendu, cependant, et je ne prétends pas être technicien, je suis absolument stupéfait par la technologie qui existe maintenant.

Neil, avez-vous des commentaires à ajouter?

M. Neil Hunter (directeur, Opérations maritimes, Association des armateurs canadiens): Merci.

Monsieur Guimond, je ne pense pas que notre association ait jamais envisagé la possibilité qu'on se passe de pilotes à bord des navires battant pavillon étranger, quelle que soit la technologie à bord. Nous avons pour principe fondamental que dans certaines eaux, nous n'avons aucunement besoin de pilotes à cause de la compétence de nos capitaines, de l'équipement du navire, de la compétence de l'équipage et de sa connaissance des eaux locales. La nouvelle technologie viendra s'ajouter à cela et contribuera même à étayer notre argumentation en faveur de l'égalité avec les pilotes dans certaines eaux. Mais pour ce qui est des navires battant pavillon étranger, nous sommes d'avis, et je pense qu'il continuera probablement d'en être ainsi de mon vivant, que nous devons toujours avoir des pilotes.

Le président: Nous devons revenir à cette question. Michel? Jake.

M. Hoepfner (Lisgar—Marquette): Merci, monsieur le président.

C'est vraiment intéressant. On parle de faire des poches, mais je me demande si M. Hall pourrait m'expliquer d'où viennent les nouvelles devises lorsque les poches sont vides.

M. Hall: Nous n'en trouvons pas, nous disparaissions. Comme le général MacArthur, nous nous éteignons.

M. Hoepfner: Jusqu'à maintenant, où vous êtes-vous adressé?

M. Hall: Pour obtenir plus d'argent?

M. Hoepfner: Oui. Les frais que vous payez se répercutent sur d'autres, je suppose. Voilà ce que j'essaie de vous demander. Où obtenez-vous l'argent qui peut être soutiré?

M. Hall: Il y a une limite à ce que je peux vous soutirer en tant qu'agriculteur, car vous protesterez si vos coûts deviennent trop élevés et vous choisirez plutôt le transport ferroviaire ou vous préférerez emprunter le Mississippi, c'est-à-dire que vous trouverez un autre moyen pour acheminer vos produits. Nous devons donc être très prudents.

Je pense avoir remis un document l'an dernier montrant que le taux que nous recevons pour le transport du grain est inférieur à l'indice des prix à la consommation depuis 20 ans. Nous n'avons jamais rattrapé l'indice des prix à la consommation en ce qui concerne le grain.

[Texte]

Here it is here. The annualized increase for grain was 4.6%; that's what we were getting in the way of increases. For iron ore it was 2.65%. So the steel guys were a little tougher than you fellows. The annualized CPI was 5.65%. There's a limit as to what we can do, and that's why you've seen so many shipping companies disappear and the fleets shrink.

Mr. Hoepfner: So you're really getting into the same boat as the farmers—

Mr. Hall: Correct.

Mr. Hoepfner: I wonder if you would turn to the last page where you have your graph on cargo volumes. I want to point something out. It doesn't have a page number, but it gives you the tonnage for iron and coal.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Hoepfner: If you look at the graph for 1988 and 1989, you can see the tonnage has gone up for a while, but we're back to 10.4 for last year. Is that right?

Mr. Hall: Right.

Mr. Hoepfner: There was a crop failure in the west in 1988, as you know. So that justifies that decrease. But the years 1993-94 have seen the biggest crops we've ever produced.

Mr. Hall: Right.

Mr. Hoepfner: So you can see there's already been a switch from Thunder Bay or through the seaway shipping.

Mr. Hall: There's more than that. The switch to the west coast really started when the WGTA came in. It started to switch at that point. It also switched when EEC came in, which is all around the same time, 1982. So the combination of those two affected the east-west; it used to be 65% east and 35% west and it's now completely the opposite.

The other big drop in the last couple of years is we lost Russia, because she couldn't pay her bills.

Mr. Hoepfner: That's the next point I was going to ask about.

Mr. Hall: The seaway lost five million tonnes a year.

Mr. Hoepfner: I was going to point out that you said Churchill should be closed.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Hoepfner: When we had the opportunity to make that Churchill port viable, the Russians weren't allowed to buy grain through it because of the Wheat Board. I can show you faxes where they requested to have grain shipped out of there, but it was shipped through Thunder Bay because of politics. I have the faxes. I haven't got them with me; I'm sorry about that.

[Traduction]

Voici le document. L'augmentation annualisée pour le grain était de 4,6 p. 100. C'est ce que nous obtenions comme augmentation. Pour le minerai de fer, l'augmentation était de 2,65 p. 100. Les gens du secteur de l'acier se montraient donc un peu plus durs que vous. L'indice des prix à la consommation annualisé était de 5,65 p. 100. Il y a une limite à ce que nous pouvons faire et c'est pourquoi vous avez vu plusieurs sociétés de transport maritime disparaître et les flottes des autres diminuer.

M. Hoepfner: Vous vous retrouvez donc en réalité dans la même situation que les agriculteurs. . .

M. Hall: C'est exact.

M. Hoepfner: Je voudrais que vous passiez à la dernière page de votre mémoire, où vous présentez un graphique sur les volumes de cargaison. Je tiens à vous signaler quelque chose. La page n'est pas numérotée, mais on y présente les tonnages concernant le fer et le charbon.

M. Hall: Oui.

M. Hoepfner: Si vous regardez les années 1988 et 1989 sur le graphique, vous pouvez voir que le tonnage a augmenté pendant un certain temps, mais qu'il est revenu à 10,4 l'an dernier. Est-ce bien cela?

M. Hall: En effet.

M. Hoepfner: Comme vous le savez, l'Ouest a connu une récolte déficitaire en 1988. Cela justifie donc cette diminution. Mais en 1993 et en 1994, nous avons connu les plus grandes récoltes jamais vues.

M. Hall: En effet.

M. Hoepfner: Vous pouvez donc voir qu'on a déjà commencé à faire moins d'expéditions à partir de Thunder Bay ou en passant par la Voie maritime.

M. Hall: Il y a d'autres facteurs. On a vraiment commencé à expédier davantage par la côte ouest lorsque la LTGO est entrée en vigueur. C'est à ce moment-là qu'on a commencé à changer. Il y a eu également un changement lorsque la CEE est entrée en jeu, à peu près vers la même époque, en 1982. La combinaison de ces deux facteurs a donc touché le trafic est-ouest; auparavant, le trafic vers l'est représentait 65 p. 100, tandis que le trafic vers l'ouest représentait 35 p. 100, et c'est maintenant tout à fait le contraire.

L'autre facteur important de la diminution survenue ces dernières années est le fait que nous avons perdu la Russie comme client, parce qu'elle ne pouvait pas payer ses factures.

M. Hoepfner: C'est justement ce que j'allais vous demander.

M. Hall: La Voie maritime a perdu cinq millions de tonnes par année.

M. Hoepfner: J'allais signaler que vous avez dit qu'on devrait fermer Churchill.

M. Hall: Oui.

• 1005

M. Hoepfner: Lorsque nous pouvions rendre le Port de Churchill rentable, les Russes n'ont pas pu l'utiliser pour acheter du grain, à cause de la Commission du blé. Je peux vous montrer des documents envoyés par télécopieur dans lesquels ils demandaient qu'on expédie le grain à partir de là, mais il a été expédié par Thunder Bay pour des raisons politiques. J'ai des copies de ces documents. Je ne les ai pas apportées ici et j'en suis désolé.

[Text]

I said it at another meeting. With the speed of the grain cars being about 2.6 miles per hour, I could take my grain up to Churchill by dog-sled and get it there more quickly than the railways can, and it would be environmentally friendly. So why would we close Churchill?

Mr. Hall: If you read that task force report—and I haven't read the whole thing—Churchill has no money. The statement in the Ports Canada report shows that in 1993 they had operating revenue of \$3 million and a net operating income of minus \$1.7 million. In the year-end cash position, they're down to \$1 million; that's all they have left.

Mr. Hoepfner: We won't argue about Churchill. I'm a very pro-Churchill guy, because I can save \$30 a tonne by shipping through there.

Mr. Hall: I disagree with that.

Mr. Hoepfner: Yes. That's a matter of opinion.

I thoroughly support you in what you said about extra tariffs charged by the pilotage authority.

Mr. Hall: Right.

Mr. Hoepfner: As far as I'm concerned, it's illegal.

I'm astounded today. We've been told by Transport that we have to go to a market economy. Now I see the transport minister, by Order in Council, ruling against the NTA, giving an 8.9% increase to the pilotage authority. How are we supposed to compete with that? I am surprised and I violently disagree with that kind of manipulation.

The Chairman: I don't think Mr. Hall said the minister did it.

Mr. Hoepfner: By Order in Council it was reversed. Is that right?

The Chairman: Correct.

Mr. Hoepfner: Who is the Order in Council? The cabinet?

The Chairman: The cabinet.

Mr. Hall: On the advice of the minister, is it not?

The Chairman: Sorry; I thought he was saying the minister out west.

Mr. Hoepfner: No, by the Order in Council. We're supposed to go to a market economy and pay all the costs of shipping. Then when the NTA makes a recommendation, it's overruled. How are we supposed to survive in the west? You will see no grain. I have three farmers who were put in jail last week because they're taking grain across the border illegally.

My suggestion to this committee is, if you want to be on a level playing field, why don't you all fall under the Canadian Wheat Board Act? Give everybody the same kind of treatment as we are getting. We can't bring extra revenue into this country; we're put into jail. Then when we ship the legal way, it's costing us more money again. How are we supposed to survive?

[Translation]

Comme je l'ai dit lors d'une autre réunion, étant donné la vitesse des trains de céréales, qui est d'environ 2,6 milles à l'heure, je pourrais transporter mes céréales jusqu'à Churchill en traîneaux tirés par des chiens et y parvenir plus rapidement que les chemins de fer, et cela serait bon pour l'environnement. Par conséquent, pourquoi fermerions-nous Churchill?

M. Hall: Si vous lisez le rapport du groupe de travail—et je ne l'ai pas lu en entier—vous verrez que Churchill n'a pas d'argent. On dit dans le rapport de Ports Canada qu'en 1993, ses recettes d'exploitation s'élevaient à 3 millions de dollars, mais ses gains nets étaient de moins 1,7 million de dollars. Sa position de trésorerie de fin d'année était rendue à 1 million de dollars, c'est-à-dire que c'est tout ce qu'il lui restait.

M. Hoepfner: Nous ne nous disputerons pas au sujet de Churchill. Je suis très en faveur de Churchill, parce que je peux économiser 30\$ la tonne en expédiant ma production par ce port.

M. Hall: Je ne suis pas d'accord.

M. Hoepfner: Je le sais, c'est une question d'opinion.

Je partage tout à fait votre avis au sujet des droits supplémentaires imposés par l'Administration de pilotage.

M. Hall: Bien.

M. Hoepfner: En ce qui me concerne, je trouve cela illégal.

Je suis vraiment abasourdi aujourd'hui. Transports Canada nous a dit que nous devons adopter une économie de marché. Or, je vois maintenant le ministre des Transports renverser par décret une décision de l'Office national des transports, accordant une augmentation de 8,9 p. 100 à l'Administration de pilotage. Comment sommes-nous censés rivaliser avec cela? Je suis étonné et je suis absolument contre ce genre de manipulation.

Le président: Je ne pense pas que M. Hall ait dit que le ministre l'avait fait.

M. Hoepfner: La décision a été renversée par décret. Est-ce exact?

Le président: C'est exact.

M. Hoepfner: Qui prend les décrets? Le Cabinet?

Le président: Le Cabinet.

M. Hall: Sur l'avis du ministre, n'est-ce pas?

Le président: Je suis désolé, je pensais qu'il parlait du ministre dans l'Ouest.

M. Hoepfner: Non, c'était par décret. Nous sommes censés adopter une économie de marché et payer tous les frais des transports. Ensuite, lorsque l'ONT fait une recommandation, elle est annulée. Comment sommes-nous censés survivre dans l'Ouest? Vous ne verrez pas de céréales. Je connais trois céréaliculteurs qui ont été mis en prison la semaine dernière pour avoir expédié leurs céréales outre frontières illégalement.

Voici ce que je suggère au comité: si vous voulez uniformiser les règles du jeu, pourquoi ne pas tout faire relever de la Loi sur la Commission canadienne du blé? Traitez tout le monde comme vous nous traitez. Nous ne pouvons pas importer de recettes supplémentaires au pays, on nous jette en prison. Et si nous faisons nos expéditions de manière légale, cela nous coûte plus cher. Comment sommes-nous censés survivre?

[Texte]

[Traduction]

Can you give me an answer, Mr. Hall?

Mr. Hall: No. As a matter of fact, I'm quite concerned. The WGTA subsidy disappears on August 1.

Mr. Hoepfner: Yes.

Mr. Hall: The pooling arrangement they had where they pool transportation costs for the west, going by Vancouver versus Thunder Bay, was of great benefit to the province of Manitoba.

Mr. Hoepfner: Right.

Mr. Hall: That will disappear on August 1, 1996.

What is the farmer going to do? I guess I have to ask you. Are you, as some of your cohorts are doing, going to get arrested for going south? Are you going to go and attack the American agricultural system and try to get a higher quota of Canadian grain?

Mr. Fontana (London East): But you wouldn't want to put Mr.—

The Chairman: Joe, we'll come to you in a second. We'll just let him answer the question, and then we'll come to you next.

Mr. Fontana: He's protecting—

Mr. Hoepfner: He can protect himself pretty well.

The Chairman: You can check him in your own time.

Mr. Hall: It is of concern, because there's no question that transportation in this country is expensive. It's an east-west country. We try to do what we can in our trade and we try to keep the seaway system competitive. That's the object of this whole exercise: to see what we can do to reduce the cost of transportation.

The only subsidy the Mississippi system gets is a tax on gasoline or fuel of some kind. But, other than that, the U.S. Corps of Engineers spends hundreds of millions of dollars dredging that thing. We don't get that, and we're going to get less and less as time goes on. We see it coming.

I'm concerned about what is going to happen after 1996, when that pooling arrangement will come off. What's the farmer going to do? Is he going to diversify and grow beef cattle? I don't know.

Mr. Fontana: Far be it from a Liberal to want to protect the Reform Party from possible conflict of interest.

Mr. Hoepfner: It's important. I know that you're a farmer and you're concerned about agriculture. The bottom line is how we can get a competitive, efficient system for all of the users. If we don't and transportation can't be competitive, you and farmers won't be shipping with Canadian carriers of any kind, rail or marine, and they'll go elsewhere. We would agree.

Pouvez-vous me donner une réponse, monsieur Hall?

M. Hall: Non. En fait, je suis très inquiet. La subvention aux termes de Loi sur le transport du grain de l'Ouest disparaît le 1^{er} août.

M. Hoepfner: Oui.

M. Hall: Les syndicats qui avaient été organisés pour regrouper les coûts de transport dans l'Ouest, pour passer par Vancouver au lieu de Thunder Bay, étaient très avantageux pour la province du Manitoba.

M. Hoepfner: En effet.

M. Hall: Cela disparaîtra le 1^{er} août 1996.

Que fera le céréaliculteur? Je suppose que c'est à vous que je dois le demander. Allez-vous, comme certains de vos collègues, être arrêtés pour avoir fait des expéditions vers le Sud? Allez-vous vous attaquer au système agricole américain et essayer d'obtenir un quota plus élevé pour les céréales canadiennes?

M. Fontana (London-Est): Mais vous ne voudriez pas mettre M. . .

Le président: Joe, vous aurez la parole dans un instant. Nous allons permettre au témoin de répondre à la question et vous aurez ensuite la parole.

M. Fontana: Il protège. . .

M. Hoepfner: Il peut très bien se protéger lui-même.

Le président: Vous pourrez le réprimander quand vous aurez la parole.

M. Hall: Cela me préoccupe, parce qu'il est certain que le transport au Canada coûte cher. Le pays s'étend sur un axe est-ouest. Nous faisons de notre mieux dans notre commerce et nous essayons de garder la Voie maritime concurrentielle. L'objet de toute cette entreprise est de voir ce que nous pouvons faire pour réduire les coûts de transport.

La seule subvention dont profite le réseau du Mississippi est une taxe sur l'essence ou le carburant. Mais à part cela, il y a le U.S. Corps of Engineers qui dépense des centaines de millions de dollars pour draguer le fleuve. Nous ne profitons pas d'un tel service et nous recevrons de moins en moins à l'avenir. Nous nous en rendons compte.

Je m'inquiète de ce qui va se passer après 1996, lorsque cet accord de mise en commun disparaîtra. Que feront les céréaliculteurs? Diversifieront-ils leur production pour se mettre à l'élevage du bétail de boucherie? Je l'ignore.

M. Fontana: Loin de moi, qui suis Libéral, l'idée de protéger le Parti réformiste d'une possibilité de conflits d'intérêts.

C'est important, monsieur Hoepfner. Je sais que vous êtes agriculteur et que vous vous préoccupez de l'agriculture. Mais l'essentiel est d'avoir un réseau concurrentiel et efficace pour tous les usagers. Si nous n'y parvenons pas et que le transport ne puisse pas être concurrentiel, vous et les agriculteurs n'utiliserez pas de transporteurs canadiens, qu'ils soient ferroviaires ou maritimes, tous iront ailleurs. Nous sommes d'accord.

[Text]

[Translation]

• 1010

I'm impressed with your presentation and you've given a great deal of thought, as the other shipping association has, to the potential for savings in the marine sector. With respect to ports, you indicated that we have surplus capacity and infrastructure in the system, but you were talking about the livelihoods of tens of thousands of people in communities where that harbour or port played a vital role in their economic development.

You leave a lot to our imagination in terms of how one would accomplish that. Are you suggesting that the government close these ports that are not commercially viable? Do you believe we ought to turn them over to the communities so that they can look after them, or should we privatize them? You don't mention anything other than that we have too many ports, and we would agree.

Mr. Hall: As the chairman said, I only had 15 minutes, so I had to cut it somewhere.

There are too many ports, and when it comes to jobs, I think I heard Bell Canada say the other day that they're going to lay off 10,000 people over the next three years. What do we do? We're in that economic climate. Everybody's doing the same thing.

With respect to those ports that are economically viable, I think there should be a system put in place, but I leave it to people who know more than I do to determine whether it is a joint venture, with the private sector and government. Is it run by the city or the province? How do you do it? If the province and the city aren't interested and no one can see a need for that port, then you'll have to shut down. If there's one shipper or fisherman in there who wants to run it, then let him run it, as long as it's not charged to the commercial system, which is currently being charged a certain amount and may be charged more. All I want to do is fence off my little corner of the block. I'll pay for what I need, not for what I don't need.

Mr. Fontana: Is that what commercialization is all about?

Mr. Hall: Correct.

Mr. Fontana: Do you believe you are currently being charged, through whatever mechanism, for the maintenance of ports that you don't go to?

Mr. Hall: I can't say that, no.

Mr. Fontana: Well, you just did. You said you maintained a system that—

Mr. Hall: I'm saying that there's a system in place where there are port charges. The large ports like Montreal and Vancouver object to having to pay this dividend to Ottawa for their excess profits that is then used to offset the costs of all these little ports. So indirectly, we are paying.

Mr. Fontana: And that's what we're looking at, but by the same token, if you look at the American model, you don't pay for ports you don't attend. We don't have a maintenance harbour tax like the Americans do—

Je suis impressionné par votre exposé et vous avez beaucoup réfléchi, comme l'autre association de transport maritime, aux économies possibles dans le secteur maritime. En ce qui concerne les ports, vous avez dit que nous avions un excédent de capacité et d'infrastructures dans le réseau, mais il s'agit en l'occurrence du gagne-pain de dizaines de milliers de personnes dans les localités où le développement économique a été essentiellement rendu possible par la présence de ces havres ou ports.

Vous ne nous donnez pas beaucoup d'indications sur la façon dont nous pourrions accomplir ce que vous préconisez. Suggérez-vous que le gouvernement ferme les ports qui ne sont pas commercialement viables? Croyez-vous que nous devions les céder aux localités afin qu'elles puissent s'en occuper, ou devrions-nous les privatiser? Vous vous contentez seulement de mentionner que nous avons trop de ports, et nous sommes d'accord.

M. Hall: Comme le président l'a dit, j'avais seulement droit à 15 minutes et j'ai dû raccourcir mon exposé.

Il y a trop de ports et en ce qui concerne les emplois, je crois avoir entendu les représentants de Bell Canada dire l'autre jour qu'ils vont mettre à pied 10 000 personnes au cours des trois prochaines années. Que pouvons-nous faire? C'est le climat économique dans lequel nous vivons. Tout le monde fait la même chose.

En ce qui concerne les ports qui sont économiquement viables, je pense qu'on devrait mettre en place un système quelconque, mais je laisse à ceux qui s'y connaissent mieux que moi le soin de décider s'il faut opter pour la coentreprise, c'est-à-dire la coopération entre le secteur privé et le gouvernement. Confiera-t-on la gestion à la ville ou à la province? Comment procéderons-nous? Si la province et la ville ne sont pas intéressées et que personne ne puisse voir la nécessité d'un port, vous devez alors le fermer. Si un transporteur ou un pêcheur veulent l'administrer, laissez-les faire, à condition que les coûts ne soient pas imputés au réseau commercial, qui doit actuellement payer un certain montant et qui devra peut-être payer davantage. J'essaie seulement de délimiter mon propre secteur, c'est-à-dire que je suis prêt à payer pour les choses dont j'ai besoin, mais pas pour celles dont je n'ai pas besoin.

M. Fontana: Est-ce cela la commercialisation?

M. Hall: Exactement.

M. Fontana: Croyez-vous qu'on vous fait actuellement payer, par quelque mécanisme que ce soit, l'entretien de ports que vous n'utilisez pas?

M. Hall: Non, je ne peux pas le dire.

M. Fontana: Eh bien, vous venez de le dire. Vous avez dit que vous mainteniez un réseau que...

M. Hall: Je dis qu'il existe un réseau où l'on doit payer des droits portuaires. Les grands ports comme Montréal et Vancouver ne veulent pas payer ces dividendes à Ottawa lorsqu'ils ont des bénéfices exceptionnels, ces dividendes étant ensuite utilisés pour compenser les coûts de tous ces petits ports. Par conséquent, nous payons indirectement.

M. Fontana: Et c'est ce que nous examinons, mais si vous comparez notre système au modèle américain, vous ne payez pas pour les ports que vous ne fréquentez pas. Nous n'avons pas de taxe d'entretien des ports comme les Américains.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Hall: No, we don't.

Mr. Fontana: —flush with \$600 million. They don't pay their fair share for the seaway, and of course can subsidize. . . Perhaps Canada is subsidizing the Americans.

Look at the Jones Act. It affects you because you can't pick up an American cargo. That's another area where we're not looking at how it impacts your industry and our competitiveness in a big way.

Mr. Hall: That's why I didn't get into the binational aspect that was talked about last year. To my mind, it's fraught with all kinds of problems. The U.S. attitude on seaway tolls versus Canada's attitude—there's a block right there. The Jones Act is another thing. They're very sensitive. If you talk to American shipowners, you're taking your life in your hands if you talk about getting rid of the Jones Act.

Mr. Fontana: We'll see how sensitive they are on Monday or Tuesday when we're in Washington.

Mr. Hall: I think changes are coming. I saw an article yesterday that the U.S. Coast Guard is contemplating having ship inspection fees. They'll be charging for inspections.

Mr. Fontana: Thank you.

The Chairman: After listening to both of you discuss this matter, I think you may be at the same. . . The witnesses who have come before us on the LPCs and the devolution of LPCs to. . . it sounds like you're going at the same argument here.

Mr. Fontana: I think we are.

Mr. Hubbard (Miramichi): As Canadian-registered ships, you do a certain amount of import-export trade. I was looking at your charts. Being a Canadian-registered ship, how big a disadvantage do you have in terms of those charges?

Mr. Hall: As opposed to. . . ?

• 1015

Mr. Hubbard: As opposed to the ones that are mainly plying our waters from overseas and various other Third World countries.

Mr. Hall: We can get into a very good discussion here, because there's a gentleman sitting right behind me who would hit me over the head if I said it, and I'm going to say it anyway. The one thing would be if we didn't have to pay Canadian wages, as the foreign ships are paying foreign wages. I think our costs per day are running—somebody correct me if I'm wrong—around \$5,000 a day, versus maybe—

A voice: It is \$8,000.

Mr. Hall: —\$8,000 a day, and \$2,000 or \$3,000 foreign?

A voice: Yes.

M. Hall: Non, nous n'en avons pas.

M. Fontana: . . . une somme qui totalise 600 millions de dollars. Ils ne paient pas leur juste part pour la Voie maritime et peuvent évidemment subventionner. . . Le Canada subventionne peut-être les Américains.

Regardons la Loi Jones. Elle vous touche parce que vous ne pouvez pas charger de marchandises américaines. C'est un autre secteur que nous n'examinons pas pour voir dans quelle mesure il touche votre industrie et nuit considérablement à notre compétitivité.

M. Hall: C'est pourquoi je n'ai pas abordé l'aspect binational, dont on a parlé l'an dernier. À mon avis, il y a là toutes sortes de problèmes. L'attitude des États-Unis par rapport à celle du Canada en ce qui concerne les péages sur la Voie maritime—il y a là un os. La Loi Jones est une autre question. Ils sont très chatouilleux sur ce point. Lorsque vous parlez à des armateurs américains, vous mettez votre vie en danger si vous osez parler de faire abroger la Loi Jones.

M. Fontana: Nous verrons à quel point ils sont chatouilleux lundi ou mardi lorsque nous serons à Washington.

M. Hall: Je pense que des changements s'en viennent. J'ai vu un article hier selon lequel la Garde côtière américaine envisage d'imposer des droits pour l'inspection des navires. Elle fera payer les inspections.

M. Fontana: Merci.

Le président: Après vous avoir écoutés discuter tous les deux de cette question, je pense que vous êtes peut-être sur le même. . . Les témoins qui ont comparu devant nous pour parler des sociétés portuaires locales et de la cession des ports à de telles sociétés. . . il semble que vous utilisiez le même argument.

M. Fontana: Oui, je le pense.

M. Hubbard (Miramichi): Avec vos navires immatriculés au Canada, vous faites un peu d'import-export. Je regardais vos tableaux. Quel désavantage représentent ces droits pour vous qui êtes propriétaire de navires immatriculés au Canada?

M. Hall: Par rapport à. . . ?

M. Hubbard: Par rapport aux navires qui viennent d'outre-mer, qui viennent notamment de divers pays du Tiers monde.

M. Hall: Nous pourrions entreprendre une très bonne discussion à ce sujet, parce qu'il y a quelqu'un qui est assis juste derrière moi et qui est prêt à me frapper sur la tête si je le dis, mais je vais le dire quand même. Le gros avantage serait que nous n'aurions pas à payer de salaires canadiens, étant donné que les navires étrangers paient des salaires étrangers. Je pense que nos coûts—quelqu'un peut me reprendre si je vais erreur—sont de l'ordre de 5 000\$ par jour, par opposition à environ. . .

Une voix: Il s'agit de 8 000\$.

M. Hall: . . . 8 000\$ par jour, par opposition à 2 000\$ ou 3 000\$ pour les équipages étrangers?

Une voix: En effet.

[Text]

Mr. Hall: So they are running \$8,000 a day as opposed to \$2,000 to \$3,000 for a foreign-flag ship. So that's one disadvantage. I'm not knocking Canadian labour, obviously, because we're living in Canada, we're living in North America, where we have a certain lifestyle that we like and we have to pay for it. That's the difference.

Secondly, there's no corporate tax that has to be paid, so these fellows are running around with a situation where they don't have to worry about taxes.

Mr. Hubbard: In terms of your presentation this morning, the only advantage you see that a Canadian-registered vessel should have would be in terms of pilotage. Is there any other special consideration that Canadian-registered ships might have to encourage a Canadian marine industry?

Mr. Hall: We live in Canada and we're going to have live with a Canadian tax system and all the nice things that go with that. I think the unions have been very, very good over the last number of years in understanding the troubles we're having and the downsizing we've had to go through by reductions in crew through remission or whatever other arrangements were made. I think this is an example of an industry that has worked very well together in trying to do that to survive.

What do we do about upgrading the fleet? The fleet is not getting any younger; the average age is about 26 or 27 now. But at the moment we just don't really know where we're going. And you're not going to plunk down \$50 million for a new ship without having some idea where you're going to be in five or ten years from now.

In operating costs, the major costs are the maintenance of the ship. The older the ship gets, the more maintenance cost you have. The next item is the insurance, let's say. The other items would be fuel, and your crew, obviously, and government charges. We just think it's reached the point where government charges are getting out of hand, be it pilotage fees, be it port fees, be it seaway tolls, which have been frozen now for the last couple of years.

Then when we start hearing rumours about reducing the cost of coast guard services by \$200 million and not saying very clearly whether it's going to be \$200 million out of my pocket or out of the government's pocket. . . That wasn't made clear, but that gave us focus and we started looking right away and saying wait a minute now, we don't need this Cadillac service you're giving us; let's get it down to the level we want.

Mr. Hubbard: On page 15 you seem to indicate with your charts that between 1984 and 1993 we've lost over 50 Canadian-registered ships that were a part of your organization.

Mr. Hall: Right.

Mr. Hubbard: If this trend continues for another 10 years, talking about the age of our fleet, you seem to indicate the time may come when this will be down to 100 ships or 75 ships. Ray says five, behind you.

[Translation]

M. Hall: Il vous en coûte donc 8 000\$ par jour alors que pour les navires battant pavillon étranger, les coûts sont de 2 000\$ à 3 000\$. C'est donc un des avantages. Je ne blâme évidemment pas les travailleurs canadiens, parce que nous vivons au Canada, nous vivons en Amérique du Nord, où nous avons un certain mode de vie que nous aimons et nous devons payer pour l'avoir. C'est la différence.

Deuxièmement, il n'y a pas d'impôt sur les sociétés à payer, de sorte que ces armateurs n'ont pas à se préoccuper de l'impôt.

M. Hubbard: D'après votre exposé ce matin, le seul avantage que vous voyez dans le fait d'avoir un navire battant pavillon canadien concerne le pilotage. Les navires battant pavillon canadien présentent-ils d'autres avantages particuliers qui pourraient encourager le développement d'une industrie maritime canadienne?

M. Hall: Nous vivons au Canada et nous devons accepter le régime fiscal canadien et toutes les belles choses qui l'accompagnent. Je pense que ces dernières années, les syndicats ont extrêmement bien compris les difficultés que nous traversons et les réductions d'équipages que nous avons dû effectuer, car ils ont accepté des remises ou d'autres dispositions. Je pense que c'est un exemple d'un secteur où nous avons très bien réussi à coopérer pour essayer de survivre.

Que faisons-nous pour moderniser la flotte? Elle ne rajeunit pas, l'âge moyen des navires étant d'environ 26 ou 27 ans maintenant. Mais pour l'instant, nous ne savons pas vraiment ce qui va se passer. Or, on ne dépense pas 50 millions de dollars pour un nouveau navire sans avoir une idée de la situation qui existera dans cinq ou dix ans.

Sur le plan des frais d'exploitation, les principaux coûts sont ceux de l'entretien du navire. Plus le navire est vieux, plus l'entretien coûte cher. Ensuite, il y a les assurances, disons. Les autres éléments sont le carburant et l'équipage, évidemment, ainsi que les droits imposés par le gouvernement. Nous pensons tout simplement que ces droits sont devenus excessifs, qu'il s'agisse des droits de pilotage, des droits portuaires, des péages de la Voie maritime, même si ces derniers sont gelés depuis quelques années.

Ensuite, quand nous commençons à entendre des rumeurs selon lesquelles on réduirait le coût des services de la Garde côtière de 200 millions de dollars, sans qu'on nous dise bien clairement s'il s'agit de 200 millions de dollars de ma poche ou de celle du gouvernement. . . On ne l'a pas dit clairement, mais cela nous a fait réfléchir et nous avons commencé immédiatement à examiner la situation et nous avons dit que nous n'avions pas besoin des services de luxe qu'on nous fournit, et qu'il fallait ramener ces services au niveau dont nous avons besoin.

M. Hubbard: À la page 15, vous semblez montrer dans vos tableaux qu'entre 1984 et 1993, nous avons perdu plus de 50 navires battant pavillon canadien et qui faisaient partie de votre organisation.

M. Hall: C'est exact.

M. Hubbard: Si la tendance se poursuit pendant encore dix ans, étant donné aussi l'âge de votre flotte, vous semblez dire qu'un jour nous n'aurions peut-être plus que 100 ou 75 navires. Ray, derrière vous, dit qu'il n'en restera que cinq.

[Texte]

Mr. Hall: It's all supply and demand; it's a market factor. In the same chart that was referred to by Mr. Hoepfner before, we've seen the level in the last 10 years has come down from roughly 74 million tonnes or 75 million tonnes to under 70 million tonnes—67.5 million this year. We have to adjust to those kinds of levels and therefore the fleet adjusts accordingly.

The biggest drop has come because of what's gone on in the grain trade, and that's where we've seen the biggest drop-off in ships. Those grain ships are going down because they're basically only useful for... The prime trade nowadays is grain one way, iron ore the other way. The self-unloaders are very, very busy. They were busy last year. They're busy again this year and they're more flexible. More customers seem to prefer that, depending on the trade you're in. But if you're limited and your grain trade is going down the tube—and as we discussed earlier, it may change again in 1996—we're not going to start investing in that class of ship until we know what we have.

Mr. Hubbard: If the trend continues, Canada, a nation that probably has one of the largest coastlines of any country in the world, may not have a single merchant ship.

Mr. Hall: No, that's not going to happen.

Mr. Hubbard: That won't happen?

Mr. Hall: No.

Mr. Hubbard: But it may come close to that.

• 1020

Mr. Hall: It could. I would say the ones that are vulnerable are the listing marsh bulkers. They are more vulnerable than the self-unloaders.

The tankers are another question. That's a little more complex, because in the tankers' case—and I'm sick and tired of hearing about the *Exxon Valdez*, but everybody uses it as an excuse to try to tighten the screws again... As a result of that, an OPA-90 in the States specifies that any tanker travelling into United States waters will have to be double-skinned, double-hulled, by a certain time, depending on the age of the ship and the size of the ship. Canada is going to go the same route. So by the year 2002 or 2003 our tanker fleet could be gone, unless people replace with other ships.

Mr. Guimond: J'ai encore trois questions. Comme je n'ai que cinq minutes, je vous demanderais d'abrégier vos réponses. Ce sont des points très importants, en tout cas en ce qui me concerne. Sous *ice-breaking*, vous dites:

In principle, we support the commercialization of ice-breaking services once the true beneficiaries are determined.

Comment définissez-vous les *true beneficiaries*? Qui sont les *true beneficiaries*?

[Traduction]

Mr. Hall: C'est une question d'offre et de demande; tout dépend du marché. Dans le même tableau dont M. Hoepfner parlait tout à l'heure, nous avons vu qu'au cours des dix dernières années, le tonnage est passé d'environ 74 ou 75 millions de tonnes à moins de 70 millions de tonnes—67,5 millions de tonnes cette année. Nous devons réagir à ces changements dans le tonnage et nous devons donc adapter notre flotte en conséquence.

La plus grosse diminution est survenue dans le commerce du grain et c'est là que nous avons connu la plus grosse réduction du nombre de navires. Les navires céréaliers diminuent en nombre parce qu'ils servent uniquement à... De nos jours, on transporte surtout des céréales dans un sens et du minerai de fer dans l'autre sens. Les navires autodéchargeurs sont extrêmement occupés. Ils étaient occupés l'an dernier. Ils sont encore occupés cette année, ils ont plus d'un usage. Plus de clients semblent préférer cela, mais tout dépend de leur commerce. Mais si vous êtes limités à un produit et que le commerce du grain s'effondre—et comme nous l'avons dit tout à l'heure, la situation pourrait encore changer en 1996—nous ne commencerons pas à investir dans cette catégorie de navires tant que nous ne saurons pas quelle sera la situation.

Mr. Hubbard: Si la tendance se poursuit, le Canada, dont le littoral est probablement le plus long de tous les pays du monde, n'aura peut-être plus un seul navire marchand.

Mr. Hall: Non, cela ne se produira pas.

Mr. Hubbard: Cela ne se produira pas?

Mr. Hall: Non.

Mr. Hubbard: Mais nous en arriverons peut-être presque à cela.

Mr. Hall: C'est possible. Je dirais que ceux qui sont vulnérables sont les vracquiers de type «listing-marsh». Ils sont plus vulnérables que les vracquiers auto-déchargeurs.

Un autre problème. C'est un peu plus complexe, parce que dans le cas des pétroliers—et je suis saturé d'entendre parler de l'*Exxon Valdez*, tout le monde se retranche derrière cet accident pour essayer de resserrer à nouveau... Comme suite à cela, aux États-Unis, un OPA-90 dispose que tout pétrolier empruntant un cours d'eau aux États-Unis doit avoir des doubles parois, une double coque, d'ici une échéance donnée, compte tenu de l'âge du navire et de sa taille. Le Canada prend la même orientation. Si bien que d'ici l'an 2002 ou 2003, notre flotte de pétroliers pourrait avoir disparu, à moins qu'on les remplace par d'autres navires.

Mr. Guimond: I have three more questions. Since I have only five minutes, I would like you to give brief answers. These are very important issues, as far as I'm concerned. Under the heading of *ice-breaking*, you say:

En principe, nous appuyons la commercialisation des services de brise-glace une fois qu'on aura établi quels sont les véritables bénéficiaires.

How do you define the *true beneficiaries*? Who are the *true beneficiaries*?

[Text]

Mr. Hall: Let's do it by region. If we take the Great Lakes, the seaway system, it's pretty easy to identify who uses it. First of all, the ice-breakers come and open up the seaway, as they did last week at Saint-Lambert to start the thing up, to get the ice broken up so the ships can sail. So I guess the beneficiary is the seaway system and the people who use it.

If you go to say Hamilton or Thunder Bay, and the shippers in Hamilton—Stelco, Dofasco, whoever else is there—are getting anxious because their reserve of raw material is low and they want our ships to bring iron ore from Sept-Îles as fast as possible, but the place is full of ice, then we would say to them, or somebody would say to them, if you want this place broken out five days earlier than it should be, because it's still pretty thick—if you wait five days, it could be all right—it's \$10,000 a day. They pay.

Thunder Bay, the same thing. If Thunder Bay has to be broken out because there is a rush to move grain, then the users of that port, either the Port of Thunder Bay or the ships themselves, or somebody, will be stuck with paying that extra cost. Whether we do it ourselves or charter in a coast guard ice-breaker to do it we can talk about somewhere down the road.

The area where I know there will be a problem is when you get into the St. Lawrence River, because definitely elements of flood control are there. There are elements of navigation, because it's a river, and it's running from Les Escoumains right through to Montreal. You have the Port of Montreal at the far end of it.

There are going to be people, perhaps the Port of Quebec and the Port of Halifax, saying saying wait a minute, you're subsidizing the Port of Montreal. So it's going to be a political thing, how you determine who the true beneficiary is.

I think all of them are. Montreal benefits. The flood control elements, which is the public, benefit. Generally, navigation as a whole benefits, although if you talk to somebody... We don't operate very often in the St. Lawrence in the wintertime. Not too many of our ships are there. There are a few. But those big container ships that come down, with all that power, they should be charging the coast guard for ice-breaking, because they're doing it themselves.

Mr. Guimond: I have two questions on pilotage. Mr. Hall, we never heard those comments in Quebec City or from the Port of Quebec, that we subsidize the Port of Montreal on ice-breaking. We heard those comments quite a bit in Halifax.

Mr. Hall: Okay.

Mr. Guimond: I must correct that.

Mr. Hall: There are other problems. One of the big problems is going to be the province of Newfoundland. When we talked about ports before, somebody told me the reason they have so many ports is it goes back 100 years: every time an MP got elected, he promised the voters a port. That's why we have ports every 25 miles.

[Translation]

M. Hall: Procédons par région. Si nous prenons les Grands Lacs, la Voie maritime, il est assez facile d'établir qui l'utilise. D'abord, les brise-glaces arrivent et dégagent la Voie maritime, comme ils l'ont fait la semaine dernière à Saint-Lambert pour commencer, afin de briser la glace pour que les navires puissent passer. Je dirais donc que le bénéficiaire, c'est la Voie maritime et ceux qui s'en servent.

Dans le cas de Hamilton ou de Thunder Bay, si les expéditeurs à Hamilton—Stelco, Dofasco, qui que ce soit qui s'y trouve—commencent à s'inquiéter parce leur réserve de matières premières s'épuise et qu'ils veulent que nos navires rapportent du minerai de fer de Sept-Îles le plus vite possible, et que tout est encore couvert de glace, alors nous leur dirions, ou quelqu'un d'autre leur dirait: «Si vous voulez que le cours d'eau soit dégagé cinq jours plus tôt qu'il devrait l'être, étant donné que la glace est encore assez épaisse—si vous attendez cinq jours, ce pourrait être entièrement réglé—c'est 10 000\$ par jour.» Alors, ils paient.

Pour Thunder Bay, c'est la même chose. S'il faut briser les glaces à Thunder Bay parce qu'on est pressé d'expédier du grain, alors les expéditeurs de ce port, qu'il s'agisse du port de Thunder Bay ou des navires eux-mêmes, quelqu'un devra payer la note additionnelle. Que nous le fassions nous-mêmes ou que nous nolisions les services d'un brise-glace de la Garde côtière pour le faire, nous pouvons en discuter plus tard.

La région pour laquelle je sais qu'il se posera un problème, c'est le fleuve Saint-Laurent, parce qu'il y a là des éléments de lutte contre les inondations. Il y a des éléments de navigation, puisqu'il s'agit d'un fleuve, et cela va des Escoumains jusqu'à Montréal. Il y a le port de Montréal tout au bout.

Il y aura des gens, peut-être les autorités du port de Québec et du port de Halifax, qui diront: «Attendez un instant, vous subventionnez le port de Montréal.» Il s'agira donc d'une question politique, la question de savoir comment définir qui sont les véritables bénéficiaires.

Je pense qu'ils en sont tous. Montréal en bénéficie. Pour ce qui est des éléments de lutte contre les inondations, c'est le public qui en bénéficie. De façon générale, la navigation présente toute une gamme d'avantages, quoique si vous parlez à quelqu'un... Nous ne travaillons pas très souvent dans le Saint-Laurent en hiver. Nous n'y avons pas vraiment beaucoup de navires. Il n'y en a que très peu. Mais ces gros transconteneurs qui viennent, qui sont très puissants, ils devraient faire payer la Garde côtière pour le déglacage, puisque ce sont eux qui s'en chargent.

M. Guimond: J'ai deux questions au sujet du pilotage. Monsieur Hall, nous n'avons jamais entendu dire ni à Québec ni par les autorités du port de Québec, que nous subventionnions le port de Montréal au chapitre du déglacage. Nous l'avons entendu dire assez souvent à Halifax.

M. Hall: Bien.

M. Guimond: Je dois apporter une correction ici.

M. Hall: Il y a d'autres problèmes. L'un des grands problèmes sera posé par la province de Terre-Neuve. Quand nous parlions des ports tout à l'heure, quelqu'un m'a dit que s'il y en avait tant, l'explication datait d'une centaine d'années. En effet, chaque fois qu'un député était élu, il promettait à ses électeurs d'ouvrir un port. C'est pourquoi il y a des ports à tous les 25 milles.

[Texte]

If you have an automobile today, which you didn't have 100 years ago, why the heck can't you drive 50 miles to the next port? That's how you get rid of all these ports. But you can't expect an ice-breaker, at the cost per day of an ice-breaker, to break out every outport where there might be three or four fishermen. That has to come to an end.

Mr. Guimond: My two final questions.

Pourquoi les capitaines qui opèrent les navires de vos compagnies membres ne se rendent-ils pas compétents en vertu de la Loi de 1972 sur le pilotage?

[Traduction]

De nos jours, si on a une automobile, ce qui n'était pas le cas il y a cent ans, pourquoi ne roulerait-on pas sur 50 milles pour se rendre au port suivant? C'est ainsi qu'on se défait de tous ces ports. Mais on ne peut s'attendre à ce qu'un brise-glace, compte tenu de ce qu'un brise-glace coûte chaque jour, dégage tous les ports alors qu'il peut ne s'y trouver que trois ou quatre pêcheurs. Il faut mettre un terme à cela.

M. Guimond: Je vais vous poser mes deux dernières questions.

Why captains operating your affiliated companies' ships do not qualify themselves in accordance with the Pilotage Act of 1972?

• 1025

Pourquoi y en a-t-il seulement six qui ont passé les examens pour devenir compétents pour naviguer sur le fleuve sans pilote? Est-ce que c'est du boycott? Apparemment, les examens sont impossibles à passer. On a entendu 150 000 versions. On a même appris qu'une fois qu'ils deviennent compétents pour naviguer, ils remettent leur démission à la compagnie et deviennent pilotes parce que c'est plus payant. Je voudrais avoir votre opinion là-dessus.

Ma deuxième question est plus générale. Quel est, selon vous, le problème de l'Administration de pilotage des Laurentides? Encore une fois, on a eu des versions totalement contradictoires. Je vous demanderais aussi de me donner des statistiques. Sur les 10 dernières demandes de tarif, quel est le pourcentage des appels que vous avez déposés? L'Administration de pilotage nous dit que l'Association des armateurs canadiens conteste systématiquement ses tarifs, qu'elle n'est pas capable de les appliquer et que c'est pour cela qu'elle a un déficit de 5 millions de dollars.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hall: I'll start with the last question first; it's easier.

With respect to tariffs, I don't remember the exact number, but I would guess that roughly every two years, sometimes every year, there is a request from an authority—and I'll deal with the LPA, the Laurentian Pilotage Authority—for an increase. That is filed with the NTA.

The chances are in most cases that we have filed an appeal, because our basic philosophy is if it's in excess of the cost of living, it's inflationary. I'm not getting that kind of increase from my shipper, so why should I pay it out in other charges? It means I have to swallow it. Mr. Hoepfner is not going to give me more money for that grain.

We did not win one until November 1993. That's the first case we ever won. The LPA has always won. When Mr. Marquis testified, I think he gave us credit for doing a good job of delaying him getting his money. We probably saved \$6 million by the fact that with the NTA, unfortunately—and it's their system—if you appeal today, it takes a year or more in some cases before they come down with a decision.

How is it that there are only six who passed the exam qualifying then to sail on the river without a pilot? Is there a boycott going on? Apparently, it is impossible to pass those exams. We heard 150,000 versions. We even learned that once they become qualified and can sail, they quit and become pilots because they can earn more money. I would like to have your opinion on this.

My second question is a more general nature. In your opinion, what is the problem with the Laurentian Pilotage Authority? Once again, we heard totally contradictory versions. I would also like you to provide me with statistics. Out of the last 10 tariff requests, what is the percentage of appeals that you submitted? The Pilotage Authority says that the Canadian Shipowners Association systematically opposes those tariffs, that it is not able to enforce them and that as a result, it now has a deficit of 5 million dollars.

Merci, monsieur le président.

M. Hall: Je vais d'abord répondre à la dernière question; c'est plus facile.

Pour ce qui est des tarifs, je ne me souviens pas du chiffre exact, mais je dirais qu'aux deux ans environ, parfois même chaque année, il y a une demande d'une administration—et je vais revenir à la question de l'Administration de pilotage des Laurentides—qui veut obtenir une augmentation. Elle est soumise à l'Office national des transports.

Dans la plupart des cas, nous avons interjeté appel, parce que nous avons pour principe que si le tarif dépasse le coût de la vie, c'est qu'il y a une inflation. Je n'obtiens pas cette hausse de mes expéditeurs, alors pourquoi devrai-je l'absorber dans d'autres prix à payer? Vous savez, je dois l'absorber. M. Hoepfner ne va pas me donner plus d'argent pour ce grain.

Nous n'avons pas remporté une seule victoire avant novembre 1993. C'est le tout premier cas où nous l'avons emporté. L'Administration de pilotage des Laurentides a toujours eu gain de cause. Quand M. Marquis a témoigné, je pense qu'il a bien dit que nous étions parvenus à retarder son paiement. Nous avons sans doute pu faire réaliser des économies de 6 millions de dollars du fait qu'avec l'Office national des transports, malheureusement—et c'est son système—si l'on interjetait appel aujourd'hui, il faudrait un an ou plus dans certains cas avant que l'ONT rende une décision.

[Text]

I don't blame the authority for being upset, because how do you plan your cashflow when it's not retroactive? Even if they rule in favour of the authority, it's not retroactive. That's why we suggest there be a different method, like this ADR thing with a baseball clause, which I think is not bad. It forces people to be honest.

With respect to tariffs, that's the first case we ever won, and as I said before, it was overturned by cabinet. Is that justice? I don't think it is.

The other question was about the commercialization of the authorities. There are two reasons. It seems to me the minister has made it very clear that he wants to get out of the business of running businesses. So we're saying all right, if we don't need pilots, it doesn't really matter to us, but here are some ideas, because there's a whole bunch of foreign ships out there that need pilots—here's a system that might be fair.

I'm not knocking the authorities. They're good people and they've done a good job, but there are occasions when there can be political influences because of the current system. An appointment to the board of directors of an authority is a ministerial appointment. The appointment of the chairman is a ministerial appointment.

If there is a dispute between the authority and the pilot corporations as to what the pilots should be paid and the pilots decide to withdraw their services—and they're usually very good about picking their times, usually November, just before the seaway closes, so everybody gets in a panic to get their stuff out before the seaway closes—there is a tendency for Ottawa to cave in to those demands.

That happened in 1990, when there was a negotiation and they stalled it until late fall. They took a couple of days for a study session, as I recall. There was a great demand on the part of the deep sea ships—the container guys and other deep sea operators—to get the government to get something done; they couldn't afford a strike. They got 30% over a three-year period. That's why you have a deficit today.

The Chairman: Thank you. Our time has already gone by. I'm going to allow one more question from Mr. Lavigne and then we have to get going.

Mr. Guimond: Can I have one more question?

The Chairman: Unfortunately, Mr. Guimond, we're already—

Mr. Guimond: Why do Canadian captains not pass the exam?

Mr. Hall: We can talk about that in private, if you want.

The Chairman: No, go ahead, if you can do it quickly.

Mr. Hall: Very simply put, we find the process rather intimidating. We don't think there's an open plan there to make it easier for the captains to properly study. For example, one of the questions our captains always have is can you give us a pilot passage plan, a plan of where you're going, so we know what his ideas are. He's the pilot.

[Translation]

Je comprends que l'Administration soit mécontente, car comment peut-on planifier ses mouvements de trésorerie s'il n'y a pas de rétroactivité? Même si l'Administration obtient gain de cause, il n'y a pas d'effet rétroactif. C'est pourquoi nous suggérons une méthode différente, comme cette autre méthode de règlement des conflits avec une disposition comme au base-ball, ce qui ne me semble pas mauvais. Cela force les gens à se montrer honnêtes.

Pour ce qui est des tarifs, c'est notre toute première victoire, et comme je vous le disais, cette décision a été renversée par le Cabinet. Vous appelez ça de la justice? Pas moi..

L'autre question avait trait à la commercialisation des administrations. Il y a deux raisons à cela. Il me semble que le ministre a dit très clairement ne plus vouloir mener des entreprises. Nous voulons bien, si on n'a pas besoin de pilotes, peu nous importe au fond, mais voilà quelques idées, étant donné qu'il y a un bon nombre de navires étrangers qui, eux, ont besoin de pilotes—voici un système qui pourrait être équitable.

Je ne m'en prends pas aux administrations. Ce sont de bonnes gens, qui ont fait un bon travail, mais il y a des cas où le système actuel peut donner lieu à l'exercice d'influence de nature politique. Une nomination au conseil d'une administration est une nomination ministérielle. La nomination d'un président est une nomination ministérielle.

S'il survient un différend entre l'administration et les corporations de pilotes quant à la rémunération de ceux-ci et que les pilotes décident de retirer leurs services—et ils savent habituellement très bien choisir le moment pour le faire, habituellement en novembre juste avant la fermeture de la Voie maritime, de sorte que tout le monde panique et s'efforce de faire sortir sa marchandise avant que la Voie maritime ferme—on a tendance à Ottawa à procéder à ce genre de pressions.

Cela s'est produit en 1990, quand on a mené des négociations et qu'elles ont traîné en longueur jusqu'à la fin de l'automne. Ils ont pris quelques jours pour tenir une séance d'étude, si je me souviens bien. On tenait beaucoup du côté des navires hauturiers—les responsables de conteneurs et autres exploitants de hauturiers—à ce que le gouvernement en vienne à quelque chose; ils ne pouvaient pas se permettre de faire la grève. Ils ont obtenu 30 p. 100 sur une période de trois ans. C'est pourquoi on a aujourd'hui un déficit.

Le président: Merci. Votre temps de parole est expiré. Je vais permettre une autre question à M. Lavigne et ensuite nous devrons nous en tenir là.

M. Guimond: Puis-je poser une autre question?

Le président: Malheureusement, monsieur Guimond, nous sommes déjà..

M. Guimond: Pourquoi les capitaines canadiens ne se présentent-ils pas à cet examen?

M. Hall: Nous en reparlerons en privé, si vous voulez.

Le président: Non, allez-y, si vous pouvez répondre rapidement.

● 1030

M. Hall: Très simplement, nous jugeons que ce processus est assez intimidant. Nous ne pensons pas qu'il y a ici quoi que ce soit qui puisse faciliter les choses aux capitaines. Par exemple, une des choses qu'ils demandent toujours, c'est si on peut leur donner un plan de passage des pilotes, indiquant où ils vont, afin de savoir quelles sont ses idées. C'est lui le pilote.

[Texte]

Basically, all I'm saying is that we find the examination intimidating. We've had twenty candidates and we've only passed six. I think people are getting fed up. The captains have pride. They're professional people just like the pilots are, and they don't like this idea.

The Chairman: Thanks, Michel.

Mr. Lavigne, one short, quick one.

M. Lavigne (Verdun—Saint Paul): Monsieur Hall, vous avez dit tantôt que la Voie maritime n'avait pas besoin de ponts. C'est vrai. Je suis d'accord avec vous. Vous dites que les ponts ont été offerts à la province de Québec. Est-ce qu'ils ont été offerts aux villes qui sont dans les environs des ponts?

Mr. Hall: I don't know, Mr. Lavigne. This is second-hand information that I got from discussions I've had with seaway officials. I know they've talked to the provinces. The provinces aren't stupid; they don't want to take on an extra cost burden if they can avoid it. You know, good old Ottawa's going to pay for it.

Whether or not it was offered to the city of Valleyfield and other places, I don't know. I know they're ready to offer for \$1 and we'll pay the repairs for the first year or something like that. We have a situation coming up, I understand from the Seaway Authority, that the Mercier Bridge is due for a \$28 million refit in the next two or three years. Who's going to pay for that?

Mr. Lavigne: How much did you say?

The Chairman: \$28 million.

Mr. Lavigne: That's nothing. There are some other bridges more than that.

Mr. Hall: That's just for repairs.

Mr. Lavigne: Yes, the other one is repairs.

Mr. Hall: Right now, that would come out of the seaway's budget.

The Chairman: This is new rivets and paint. We'll put tolls on it.

Jake Hoepfner, one quick one.

Mr. Hoepfner: Yes, I just wanted to ask Mr. Hall about a final offer on this mechanism.

We've been trying to persuade Mr. Fontana and his comrades to support us on that. Do you feel that's the only way we can go? I can't see any other way because we can't have the labour stoppages any more.

Mr. Hall: Well, I can say this. I haven't had much experience in it, but we had a case recently in the Laurentian Pilotage Authority where Mr. Marquis, the chairman, was negotiating with the pilot corporations. A couple of years ago, when we complained and practised civil disobedience by not paying our bills for six months, we finally got a memorandum of understanding with the authority; one of those was that we had to come up with a mechanism to stop this idea of threatened walkouts that forces the government sometimes to act instead of letting the negotiating process work its way.

[Traduction]

Essentiellement, nous jugeons que cet examen est intimidant. Nous avons eu 20 candidats et seuls six ont réussi. Je crois que les gens en ont assez. Les capitaines sont fiers, ce sont des professionnels tout comme les pilotes et ils n'apprécient pas beaucoup cette idée.

Le président: Merci, Michel.

Monsieur Lavigne, une question très brièvement.

Mr. Lavigne (Verdun—Saint-Paul): Mr. Hall, you said earlier that the seaway did not need any bridges. It is correct. I agree with you. You said that bridges were offered to the province of Quebec. Were they offered to the cities which are in the vicinity of the bridges?

M. Hall: Je ne sais pas, monsieur. C'est quelqu'un qui m'a dit cela alors que je discutais avec les responsables de la Voie maritime. Je sais qu'on en a parlé aux provinces. Les provinces ne sont pas stupides :elles ne veulent pas assumer ce fardeau financier supplémentaire si elles peuvent l'éviter. Vous savez, on espère toujours que c'est Ottawa qui va payer.

J'ignore si cela a été offert à Valleyfield et à d'autres villes. Je sais qu'on est prêt à l'offrir pour 1\$ et que nous paierons les réparations pour la première année ou quelque chose du genre. Je crois qu'il y a une situation qui se présente, d'après ce que m'a dit l'Administration de la Voie maritime, à propos du pont Mercier qui doit être rénové dans les deux ou trois prochaines années pour la somme de 28 millions de dollars. Qui va payer cela?

M. Lavigne: Combien avez-vous dit?

Le président: Vingt-huit millions de dollars.

M. Lavigne: Ce n'est rien. Il y a d'autres ponts pour lesquels c'est beaucoup plus que cela.

M. Hall: C'est simplement pour les réparations.

M. Lavigne: Oui, l'autre aussi.

M. Hall: À l'heure actuelle, cela sortirait du budget de la Voie maritime.

Le président: Il s'agit de nouveaux rivets et de peinture. On mettrait un péage.

Jake Hoepfner, rapidement.

M. Hoepfner: Oui, je voulais simplement interroger M. Hall sur une offre finale à propos de ce mécanisme.

Nous essayons de persuader M. Fontana et ses camarades de nous appuyer à ce sujet. Estimez-vous que c'est la seule façon de procéder? Je n'en vois pas d'autres parce que l'on ne peut plus accepter ce genre d'interruption du travail.

M. Hall: Enfin, je puis vous dire ceci. Je n'ai pas une longue expérience, mais nous avons récemment vu un cas à l'Administration de pilotage des laurentides où M. Marquis, le président, négocie avec les sociétés de pilotage. Il y a quelques années, alors que nous nous étions plaints et que nous avions fait de la résistance passive en ne payant pas nos factures pendant six mois, nous avons finalement reçu un protocole d'entente de l'Administration; un des éléments était que nous devons trouver un mécanisme permettant de mettre fin à cette idée de menace de grève qui oblige le gouvernement à intervenir plutôt que de laisser le processus de négociation se poursuivre.

[Text]

Mr. Marquis at the time engaged the services of a Mr. Lapointe, the former chairman of the Canada Labour Relations Board, who worked with everybody. We had lots of discussions and negotiations and came up with the Lapointe clause in that particular contract. It's the same as the baseball clause or final offer.

That was accepted by the pilots in district two, which is Quebec to Temiskaming. There was no problem there. I know we had a problem with district one; their contract terminated and basically he told them he didn't need their services. So for a week we ran with no pilots and it worked. They finally came to their senses and signed.

That covers us now. There is no fear of any withdrawal of services in the St. Lawrence River for the next four to five years.

Mr. Hoepfner: You would say it's fair?

Mr. Hall: I think it's fair.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much. Mr. Hall, Mr. Hunter, thank you again for your submission and for answering our questions. We appreciate what you offered for us.

Mr. Hall: Thank you, gentlemen.

• 1035

The Chairman: Colleagues, we welcome to the table the Council of Maritime Affairs.

Roman Gralewicz is president of the Seafarers International Union. It's good to see you again. Captain Maury Sjoquist has already appeared before us once on behalf of the pilots association. Also here are Ray Johnston and George Miller. Gentlemen welcome to the committee and thank you for taking the time to put together a presentation for us. We look forward to your presentation and asking you a few questions at the end.

Mr. John Fuchs (Executive Director, Council of Maritime Affairs): Good morning, Mr. Chairman. Just to adjust the line-up here, in addition to Mr. Gralewicz and Captain Sjoquist, Ray Johnston, the president of CSL, who is also a director of the Lake Carriers Association, is joining us today. George Miller wasn't able to attend.

The work of the standing committee and any follow-up initiatives could bear directly on the operational success and future of the Canadian-flag Great Lakes shipping industry. That is why we have asked to appear here today.

We'll be covering two matters that may not be given full consideration in the ongoing marine reform process. They are the need for a supportive policy framework for the Canadian-flag shipping industry, and certain related human resource considerations. In this way our council hopes to contribute constructively to the work of the standing committee, the fulfilment of its terms of reference, and marine industry reform as a whole.

The Council of Maritime Affairs is a labour-management partnership established in 1991 for the Canadian-flag Great Lakes shipping industry. It is based on a joint commitment by seafarer and shipowner members to two basic objectives: the

[Translation]

M. Marquis à l'époque avait retenu les services d'un M. Lapointe, ancien président de la Commission des relations de travail du Canada, qui a travaillé avec tout le monde. Nous avons beaucoup discuté et négocié et sommes parvenus à la clause Lapointe dans cette convention particulière. C'est la même chose que la clause du base-ball ou la dernière offre.

C'était accepté par les pilotes du deuxième district, à savoir Québec à Témiscamingue. Il n'y a pas eu d'autre problème là-bas. Je sais que nous avons eu un problème avec le premier district; leur convention prenait fin et on leur a essentiellement dit qu'on n'avait plus besoin de leurs services. Donc, pendant une semaine, nous n'avions pas de pilote et cela marchait. Ils ont finalement compris et signé.

C'est ce qui nous régit actuellement. Il n'y a aucun risque de retrait de service sur le Saint-Laurent pour les quatre à cinq prochaines années.

M. Hoepfner: Vous diriez que c'est juste?

M. Hall: Certainement.

Le président: Messieurs, merci beaucoup. Monsieur Hall, monsieur Hunter, merci encore de votre exposé et d'avoir répondu à nos questions. Nous vous sommes reconnaissants de cet échange.

M. Hall: Merci, messieurs.

Le président: Chers collègues, nous souhaitons la bienvenue au Conseil des affaires maritimes.

Roman Gralewicz est président du Syndicat international des marins. Content de vous revoir. Le capitaine Maury Sjoquist a déjà comparu devant nous une fois au nom de l'Association des pilotes. Il y a aussi Ray Johnston et George Miller. Messieurs, bienvenue devant le comité et merci d'avoir pris le temps de préparer cet exposé. Nous nous réjouissons de vous entendre et de pouvoir vous poser quelques questions.

M. John Fuchs (directeur général, Conseil des affaires maritimes): Bonjour, monsieur le président. Permettez-moi de vous préciser exactement qui est là. En plus de M. Gralewicz et du capitaine Sjoquist, nous avons Ray Johnston, le président du CSL, qui est aussi directeur de la Lake Carriers Association. George Miller n'a pu venir.

Le travail du comité permanent et toute initiative qui en découlera pourrait avoir une incidence directe sur le succès et l'avenir du secteur maritime battant pavillon canadien sur les Grands Lacs. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé de comparaître aujourd'hui.

Nous aborderons deux questions dont on n'a peut-être pas suffisamment parlé au cours du processus de réforme en cours. D'une part, la nécessité d'un cadre général de soutien aux navires battant pavillon canadien, d'autre part, certaines considérations sur le plan humain. Notre conseil espère ainsi contribuer de façon constructive au travail du comité, à la réalisation de son mandat et à la réforme du secteur maritime dans son ensemble.

Le Conseil des affaires maritimes est un partenariat syndical-patronal créé en 1991 pour les navires battant pavillon canadien sur les Grands Lacs. Il est fondé sur un engagement conjoint des marins et des armateurs de poursuivre deux

[Texte]

adoption of human resource measures that support the industry's viability and enhance employment prospects for Canadian seafarers; and the active pursuit of a marine transportation policy that is supportive of Canadian-flag interests.

The formation of COMA represents a unique initiative within the world maritime community. I might also mention that it is the only joint human resource organization in the entire federal jurisdiction. The founding and present member organizations are the Seafarers' International Union, which represents unlicensed personnel who work on deck and in the engine room and in the galley; the Canadian Marine Officers Union, which represents marine engineers; the Canadian Merchant Service Guild, representing deck officers; and from the shipowner side the Canadian Lake Carriers Association, which is composed of Algoma Central Marine, Canada Steamship Lines, Enerchem Transport, N.M. Paterson & Sons, P & H Shipping, and Socanav Inc.

The operations and performance of the Canadian-flag Great Lakes shipping industry are of strategic importance to North America's industrial heartland. They are also closely interwoven with the future of the St. Lawrence Seaway system.

The industry moves vast quantities of bulk commodities required for domestic purposes and those destined for export. Its operations yield far-reaching economic spin-offs throughout most of central and eastern Canada. At the present time, the CLCA fleet comprises some 60 ships, including bulkers, tankers and self-unloaders, with a replacement value in the order of some \$2 billion.

As part of the industry's continuing efforts to remain efficient and competitive, in recent years there has been significant industry restructuring. Considerable amounts have been invested in modification and modernization of ships, and there has been an overall decrease of nearly 50% in the number of ships in the fleet, as well as employment levels. It should be especially significant to the committee that these crew reductions were achieved with virtually no labour-management conflict. The resulting stability of labour and the predictability of labour costs are critical to successful ship operations. Most importantly, however, the biggest gains associated with this progressive labour relations climate have accrued to our clients; that is, the shippers, who have been able to rely on uninterrupted, safe, and economic transport of grain, iron ore, coal, salt, fertilizer, limestone, etc.

We have closely followed, Mr. Chairman, the pronouncements by the Minister of Transport about his view of the Canadian marine transportation mode and how he seeks to reshape it. That vision is clearly evident in the terms of reference establishing this committee, and our comments will relate to several of the stated objectives, namely identification of key competitive challenges, definition of essential federal roles, and thirdly, the building of a consensus on solutions, future

[Traduction]

objectifs fondamentaux: l'adoption de mesures touchant les ressources humaines qui soient favorables à la survie de cette industrie et l'amélioration des perspectives d'emploi des marins canadiens; et la poursuite active d'une politique de transport maritime favorisant les intérêts canadiens.

La formation de ce conseil représente une initiative unique en son genre dans le monde maritime. Je signalerais d'autre part que c'est la seule organisation mixte sous compétence fédérale traitant de ressources humaines. Les organisations membres présentes et fondatrices sont le Syndicat international des marins, qui représente le personnel non licencié qui travaille sur les ponts et aux machines ainsi qu'aux cuisines; le Syndicat des officiers de marine, qui représente les marins; la Guilde de la marine marchande du Canada, représentant les officiers de ponts; et l'Association canadienne des armateurs des Grands Lacs, qui est composée d'Algoma Central Marine, de la Canada Steamship Lines, d'Enerchem Transport, de la N.M. Paterson & Sons, de la P. & H Shipping et de Socanav Inc.

Les opérations et le rendement du secteur maritime battant pavillon canadien sur les Grands Lacs ont une importance stratégique pour le coeur industriel de l'Amérique du Nord. C'est également étroitement lié à l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Ce secteur transporte de grandes quantités de marchandises en vrac nécessaires sur le marché intérieur et à l'exportation. Ces opérations ont des retombées économiques importantes partout au centre et à l'est du Canada. À l'heure actuelle, la flotte de l'Association canadienne des armateurs des Grands Lacs comprend quelque 60 navires, notamment des vracquiers, des navires-citernes et des navires auto-déchargeurs, dont la valeur de remplacement se situe aux alentours de quelque 2 milliards de dollars.

Dans le contexte des efforts de ce secteur qui souhaite demeurer efficace et compétitif, on a beaucoup mis l'accent ces dernières années sur la restructuration. Des montants considérables ont été investis pour modifier et moderniser les navires et on a diminué d'environ 50 p. 100 en tout le nombre de navires de cette flotte ainsi que les niveaux d'emploi. Le comité se réjouira d'apprendre que la réduction des équipages n'a entraîné presque aucun conflit patronal-syndical. Le succès des opérations maritimes dépend de la stabilité de la main-d'oeuvre et de la prévisibilité des frais de main-d'oeuvre. Ce qu'il convient surtout de remarquer, cependant, c'est que ce sont nos clients qui ont profité de ces relations de travail harmonieuses. Je songe aux expéditeurs qui ont pu faire transporter sans interruption de service, en toute sécurité et à peu de frais leurs chargements de céréales, de minerai de fer, de charbon, de sel, d'engrais, de calcaire, etc.

• 1040

Nous avons écouté avec grand intérêt, monsieur le président, les déclarations faites par le ministre des Transports au sujet de la restructuration des transports maritimes au Canada. La vision du ministre se reflète clairement dans le mandat de ce comité, et c'est pourquoi nos observations porteront sur plusieurs des objectifs que poursuit le comité, soit cerner les défis principaux en matière de compétitivité, définir les rôles essentiels du gouvernement fédéral dans le domaine

[Text]

directions, and the development of a comprehensive national marine strategy.

Now a few words on the competitive environment. Over the long run a fundamental competitive challenge the industry faces is that posed by fleets from the world maritime community, most of which are supported by their national governments through a variety of tax and investment incentives, cargo preference, and other supportive measures; non of which, by the way, are available to Canadian-flag operators. Those nations recognize the long-term benefits for their economy that are generated by a national-flag fleet.

There are many reputable, responsible, foreign-flag operators. There also however, far too many of the notorious flag-of-convenience ships competing for cargoes; ships that typically feature cheap crewing arrangements and minimal conformity with internationally accepted safety standards, appalling and degrading conditions on board ship, and administrations that turn a blind eye on such practices.

There is also an extensive international-level regulatory regime that governs ship operations. It flows from the International Maritime Organization, the International Labour Organization, and the Paris memorandum of understanding on port state control. The underlying objective of their activities is to raise standards and eradicate substandard ships and substandard crews.

Canada has played an historically important role in the work of these international agencies and has been vigorous in embracing internationally agreed rules within its own laws and regulatory regime. This we applaud, Mr. Chairman. There are, however, a number of maritime nations that do not follow these rules, thereby giving their fleets an unfair competitive edge.

Canada's response should be to continue to collaborate in a common endeavour against substandard shipping. We would further urge that the Canadian Coast Guard, which has been so effective in representing Canada's interests, retain its broad-ranging responsibilities for international standard-setting in the marine field.

I will turn now to some of the human resource challenges on the books.

The operators of the Canadian-flag Great Lakes fleet fully understand the need to serve the marketplace. In the final analysis it is the skills of the workforce, their ability to adapt, and the overall quality of the labour-management relationship that are some of the keys to determining the effectiveness of the industry's operation.

[Translation]

des transports maritimes et troisièmement, dégager un consensus sur les solutions, les orientations futures ainsi que l'élaboration d'une stratégie maritime nationale d'ensemble.

Disons maintenant quelques mots au sujet du défi de la compétitivité. À long terme, notre industrie doit être en mesure de faire face à la concurrence des flottes étrangères, dont la plupart bénéficient d'une aide de leur gouvernement sous la forme notamment de stimulants fiscaux, d'aide à l'investissement et de tarifs préférentiels pour certaines cargaisons. Soit dit en passant, les exploitants de navires battant pavillon canadien n'ont droit à aucune de ces mesures d'appui. Les pays qui sont nos concurrents dans le domaine maritime reconnaissent donc l'importance à long terme pour leur économie d'une flotte battant leur pavillon.

Il y a de nombreux exploitants de navires battant pavillon étranger qui sont fiables et responsables. Il y a cependant aussi beaucoup trop de ces navires battant pavillon de complaisance indignes de la confiance de qui que ce soit et qui nous font concurrence pour le transport des cargaisons. Ces armateurs paient d'ordinaire très mal leurs équipages, lesquels doivent accepter des conditions de travail horribles et dégradantes, se conforment tout juste aux normes de sécurité internationales et sont administrés par des gestionnaires qui ferment l'oeil sur de telles pratiques.

Les opérations maritimes sont également assujetties à une réglementation interne très étendue qui est établie par l'Organisation maritime internationale, l'Organisation internationale du travail et qui découle du protocole d'entente de Paris sur le contrôle étatique des ports. L'objectif de ces organismes est de contribuer au relèvement des normes et d'inciter les armateurs à ne pas recourir à des équipages et à des navires qui ne répondent pas aux normes.

Le Canada a toujours participé activement aux travaux de ces organismes internationaux et ne s'est pas fait prier pour inclure dans ses lois et sa réglementation les règles adoptées à l'échelle internationale. Nous nous en réjouissons, monsieur le président. Il est cependant un certain nombre de nations maritimes qui font fi de ces règles, ce qui permet à leurs flottes de jouir d'un avantage concurrentiel.

Le Canada devrait continuer à participer aux efforts internationaux en vue de mettre fin à des pratiques maritimes qui s'écartent des normes. Nous réclavons également que la Garde côtière canadienne, qui a jusqu'ici si bien défendu les intérêts du Canada, conserve le vaste mandat de participer à l'élaboration de normes maritimes acceptables à l'échelle internationale.

Parlons maintenant des défis que nous devons relever sur le plan des ressources humaines.

Les exploitants de la flotte battant pavillon canadien qui sillonne les Grands Lacs comprennent pleinement qu'il leur faut répondre aux besoins du marché. En bout de ligne, l'efficacité de notre industrie repose sur la compétence de notre main-d'oeuvre, sur sa capacité d'adaptation et sur le climat général des relations de travail.

[Texte]

A high priority is being given to training. This is driven by the availability of new and sophisticated shipboard technology in order to meet regulatory requirements that are undergoing sweeping change and in response to our overall need for a highly trained professional workforce. The ultimate goal of our training focus is enhanced safety and increased productivity of crews, and the industry's continued efficiency and competitiveness.

• 1045

Amongst other things, a supportive policy framework we're talking about could greatly assist in the achievement of training and other human resource targets on which the operational health of the industry and the safety of crews depend. It would also address a concern we have about the possibility of a career at sea being denied young Canadian women and men simply because no such framework exists.

We see several federal roles in all of these points we're raising. Shipowners and seafarers know they have the major responsibility for determining where the industry will be in five or ten years' time. However, it must not be forgotten that government is also both a key player and a stakeholder in the future directions of our industry.

We are concerned that the current efforts concerning a comprehensive strategy for Canada's marine transportation system might overlook the specific question of the future of the Canadian-flag Great Lakes shipping industry.

We see a role for government in establishing, through the emerging policy strategy, a climate conducive to investment in ships to replace an aging fleet. Such a strategy could also be supportive to and complement our investment in training and human resource development. This is a critical area for us.

Numerous calls on government by our organization and many others for a marine policy framework that is proactive and supportive of Canadian-flag interests have been consistently ignored. Considering Canada is a great maritime nation whose economy is heavily reliant on trade by water, we think the government can do much better and believe it would be in the national interest to ensure the Canadian-flag fleet will be available in the coming decades to move product to market.

We have a few comments about the area of cost reduction. Much of the marine reform initiative centres on such concepts as commercialization, cost recovery and user-pay, with particular focus being given to the St. Lawrence Seaway and to operations of the Canadian Coast Guard.

There are some tough considerations here that we feel need more thought. In the cases of both the St. Lawrence Seaway, which clearly serves the broad national interest, and certain activities of the Canadian Coast Guard, such as ice-breaking,

[Traduction]

Nous attachons beaucoup d'importance à la formation de nos employés parce que la complexité de la technologie maritime moderne dont sont équipés les navires pour répondre aux exigences réglementaires constamment changeantes l'exige et que nous avons besoin en général d'une main-d'œuvre hautement qualifiée. L'objectif ultime que nous nous fixons en insistant sur la formation, c'est d'accroître la sécurité des opérations maritimes, la productivité des équipages et l'efficacité ainsi que la compétitivité de notre secteur.

L'adoption d'une politique d'appui à notre secteur comme celle que nous recommandons contribuerait grandement à nous permettre d'atteindre les objectifs que nous nous fixons au chapitre de la formation et des ressources humaines et dont dépendent l'essor de notre secteur ainsi que la sécurité des équipages. Faute d'une telle politique, nous craignons que les jeunes Canadiens ne soient aucunement encouragés à faire carrière dans le domaine maritime.

Nous envisageons que le gouvernement fédéral joue plusieurs rôles dans tous ces domaines. Les armateurs et les gens de mer savent bien que c'est surtout à eux de décider de l'orientation que doit adopter l'industrie pour les cinq à dix prochaines années. Il ne faudrait cependant pas oublier que le gouvernement fédéral est un intervenant-clé du secteur.

Alors qu'on s'efforce actuellement de proposer une stratégie d'ensemble pour la mise en valeur du réseau de transport maritime au Canada, nous craignons qu'on oublie de s'interroger plus particulièrement sur l'avenir de la flotte battant pavillon canadien qui sillonne les Grands Lacs.

Dans le cadre de la stratégie en voie d'élaboration, nous prévoyons que le gouvernement joue un rôle dans l'établissement d'un climat propice à inciter les armateurs à remplacer leurs vieux navires. Cette stratégie viendrait appuyer les investissements que nous consentons dans le domaine de la formation et du perfectionnement de nos ressources humaines. C'est un domaine auquel nous attachons la plus haute importance.

Notre organisme ainsi que beaucoup d'autres ont exhorté à maintes reprises le gouvernement à se doter d'une politique maritime qui soutienne activement et véritablement les armateurs qui battent pavillon canadien, mais le gouvernement ne nous a jamais donné satisfaction. Étant donné que le Canada est un grand pays maritime dont une bonne partie de l'économie repose sur le commerce par voie maritime, nous estimons que le gouvernement peut faire bien davantage pour s'assurer de l'existence pour les décennies à venir d'une flotte battant pavillon canadien sur laquelle il pourra compter pour acheminer les produits canadiens vers les marchés.

Permettez-nous certaines observations au sujet de la réduction des frais. Les propositions de réforme dans le domaine maritime sont largement axées sur les concepts de la commercialisation, du recouvrement des coûts et de la formule de l'utilisateur-payeur, l'accent étant surtout mis sur les activités de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la Garde côtière canadienne.

Nous estimons qu'il y a des points difficiles sur lesquels il est nécessaire que nous nous arrêtons davantage. Tant les activités de la Voie maritime du Saint-Laurent, dont l'existence sert clairement l'intérêt national, que celles de la Garde côtière

[Text]

we're speaking of undertakings that do not easily lend themselves to cost-benefit principles of the commercial world. Who benefits and to what degree? What is the reasonable charge or fee?

Questions such as these give us concern about the cost-recovery exercise and whether over the long haul it would actually undermine rather than improve Canadian marine transportation. We are concerned also about the immediate adverse spin-off effects on our industry, saddling it with costs our competitors do not face, thereby reducing the ability to invest in fleet renewal and training and ultimately diminishing job prospects for Canadian seafarers.

The definition of our water transportation policy for the 21st century needs to meet the overall tests of increased efficiency and competitive viability. It also needs to address the national interest of job creation and the establishment of a fair and level playing field for the Canadian flag.

Marine reform, as you well know, Mr. Chairman, is a serious exercise. More time than originally envisaged might be needed to adequately explore some of the complexities involved. It will also be vital that any consultative and consensus-building initiatives be keyed on those who best know a particular subject. For example, it is our operators and their crews who best represent and can speak to the question of the needs and future of the Canadian-flag Great Lakes shipping industry.

We hope, Mr. Chairman, that through you and the committee, the points we have made respecting the future of the Canadian-flag fleet and related human resource dynamics—matters about which we feel very strongly—will be taken fully into account in the marine reform exercise.

I've endeavoured to stick to the time limit allocated.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We appreciate that, John.

Thank you very much, gentlemen, for your presentation to the committee. It's thorough and touches on the objectives.

Let's reverse the order this time. Mr. Fontana, please.

Mr. Fontana: Thank you for your presentation. Again, let me congratulate your organization on this unique initiative in terms of working cooperatively to solve some very common problems in the industry. You're to be applauded for undertaking what hopefully might be a long-term experiment for a lot of other organizations.

I would agree that trying to create a level playing field for foreign vessels and Canadian-flag vessels ultimately would solve an awful lot of problems. Obviously we have to do that internationally or by way of government instruments. I think those are some very interesting points that have to be considered, obviously.

[Translation]

canadienne, comme le déglacage, se prêtent mal aux analyses coûts-avantages tout à fait courantes dans le monde commercial. En effet, qui profite de ces activités, et dans quelle mesure? Que constitueraient des tarifs raisonnables?

Le fait même que nous posons ces questions nous amène à nous demander si, à long terme, la formule du recouvrement des coûts ne risque pas de saper le réseau des transports maritimes au Canada plutôt que de l'améliorer. Nous craignons également que notre secteur se voie imposer des frais que nos concurrents n'auront pas à subir, ce qui réduira les investissements que nous pourrions consentir pour renouveler notre flotte et pour former notre personnel, ce qui, à son tour, se traduira par une diminution des emplois dans le domaine maritime au Canada.

La politique en matière de transport maritime que nous voulons nous donner pour le XX^e siècle doit permettre à notre secteur d'être à la fois plus efficace et plus compétitif. Elle doit aussi favoriser la création d'emplois et l'instauration d'un climat qui permette aux navires battant pavillon canadien de faire concurrence à armes égales aux navires battant pavillon étranger.

Comme vous savez très bien, monsieur le président, la restructuration du secteur maritime n'est pas une mince affaire. Il faudrait peut-être prévoir plus de temps pour le processus qu'on n'en avait réservé à l'origine. À notre avis, il est également essentiel qu'on fasse appel aux spécialistes dans le cadre des consultations qui seront menées en vue d'essayer d'en arriver à un consensus. Ainsi, ce sont nos membres et leurs équipages qui sont les mieux placés pour parler des besoins et de l'avenir de la flotte battant pavillon canadien qui sillonne les Grands Lacs.

Nous espérons, monsieur le président, que votre comité tiendra pleinement compte, dans le cadre de son examen des questions maritimes, des observations que nous avons formulées au sujet de l'avenir de la flotte battant pavillon canadien et des besoins en matière de ressources humaines qui s'y rattachent.

M'étant engagé à respecter le temps qui m'était alloué, je m'arrêterai ici.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Nous vous remercions de votre collaboration, John.

Merci beaucoup, messieurs, de cette déclaration préliminaire. Vous nous avez entretenus d'une vaste gamme de questions et d'objectifs.

Pour la période de questions, procédons cette fois-ci dans l'ordre inverse de l'ordre habituel. Monsieur Fontana, vous avez la parole.

• 1050

M. Fontana: Je vous remercie de votre témoignage. Encore une fois, permettez-moi de vous féliciter de cette offre unique de coopération pour résoudre certains des problèmes qui sont très communs à l'ensemble de l'industrie. Votre initiative mérite d'être applaudie dans l'espoir qu'elle se traduise en exemple pour beaucoup d'autres organisations.

Je suis d'accord avec vous, essayer d'appliquer les mêmes règles aux bâtiments étrangers et aux bâtiments battant pavillon canadien devrait permettre de résoudre une énorme partie des problèmes. Il est évident que cela ne peut se faire qu'au niveau international ou par décision gouvernementale. Ce sont des arguments très intéressants qui méritent examen.

[Texte]

However, I want to talk about your concerns with regard to cost recovery. As the minister has indicated and many witnesses have stated, the whole object of developing marine policy—and hence marine costs—is to lower the total costs in the system. So when I hear practically everyone mentioning navigational aids as an example, where we spend \$300 million or something around there each and every year, and that 80% of them can go, that's a \$240 million saving.

When I hear about savings in the vessel transportation system and about possible savings in areas where they're for social purposes rather than navigational purposes, when I look at the list of costs that your members who work for the shippers and shipowners are now having to also endure, if the whole system of cost comes down, doesn't that help you and your members? Doesn't that help the shipping industry in Canada so that we'll be able to compete more and perhaps move more cargo? Our greatest competitor is the United States. If we don't get our financial house in order, shippers do have other opportunities available to them. So don't you believe that cost recovery and commercialization—call it what you will—is going to lower the costs to the whole system and hence protect jobs and give you much more of a level playing field?

Mr. Fuchs: Yes, Mr. Fontana, there is no question that there are a number of important, positive implications of the cost-reduction exercise. I think our concern is more from the point of view that when you get into some of the specifics of that, it's important to keep in mind some of the points you've even referred to about some of the issues such as ice-breaking. There probably is a way to do this in a fair and equitable manner.

I'd end with the point that we feel we have a limited ability to absorb additional costs over and above what they are now. Until we know more, some of the details of what might unravel in the overall cost-reduction exercise would, I think, just send up a bit of a warning.

Perhaps some of my colleagues would also want to comment on this point.

Mr. Ray Johnston (President and Chief Executive Officer, Canada Steamship Lines Inc.; Council of Maritime Affairs): Just to put it in perspective, we operate in the Great Lakes, and the total revenue in our industry is about \$450 million. While we are all encouraged by the type of analysis and cost-reduction targets that are being identified, even if there's another \$200 million or \$300 million or more that our industry has to absorb, we can't double our freight rates. So that's one point, that it's not a terribly elastic industry we're operating in. Our rates can't double overnight.

The second point in cost recovery is, as John pointed out, identifying what specifically we should be paying for versus what's in the national interest and should be allocated in other fashions.

Mr. Fontana: Let me just assure you as witnesses that the exercise of this committee is not to add to the costs but hopefully to reduce the costs in the system, be it by user pay or what have you.

[Traduction]

Entre-temps, j'aimerais revenir aux problèmes que vous pose le recouvrement des frais. Comme le ministre l'a indiqué et comme beaucoup de témoins nous l'ont déclaré, l'objectif ultime de cette nouvelle politique maritime—et ces coûts en font partie—est de réduire le coût total de l'ensemble du système. Tout le monde pratiquement semble citer en exemple les aides à la navigation dont le coût pourrait être réduit de 80 p. 100, c'est-à-dire une économie de 240 millions de dollars puisqu'il atteint chaque année près de 300 millions de dollars.

Quand j'entends parler d'économies dans ce secteur de transport qui touchent plus au social que la navigation, quand je vois la liste des coûts que vos membres qui travaillent pour les expéditeurs et les armateurs doivent également désormais assumer, je suppose que si l'ensemble des coûts diminuait, vous y trouveriez votre compte? Est-ce que cela n'aiderait pas l'industrie du transport au Canada à être plus compétitive et par conséquent à accroître ses activités? Nos plus grands concurrents sont les États-Unis. Si nous ne remettons pas de l'ordre dans nos finances, les transporteurs s'adresseront ailleurs. Ne croyez-vous donc pas que le recouvrement des frais et la commercialisation—peu importe le nom qu'on lui donne—permettront de réduire les coûts pour l'ensemble du système et par conséquent de protéger les emplois et d'égaliser de plus en plus les chancés?

M. Fuchs: Oui, monsieur Fontana, il est indubitable que cet exercice de réduction des coûts peut avoir un certain nombre de conséquences importantes et positives. Nous estimons néanmoins qu'au niveau de certains détails, il importe de ne pas oublier certaines réalités auxquelles vous avez vous-même fait allusion concernant par exemple les services de brise-glace. Il doit être possible de les financer d'une manière juste et équitable.

Je concluais en disant que nous estimons que notre marge d'absorption de coûts supplémentaires est limitée. Tant que nous n'en saurons pas plus sur le déroulement de cet exercice global de réduction des coûts, il est bon de rappeler la nécessité d'être prudents sur certains détails.

Certains de mes collègues veulent peut-être ajouter quelque chose.

M. Ray Johnston (président-directeur général, Canada Steamship Lines Incorporated, Conseil des affaires maritimes): Pour vous donner une petite idée, notre domaine d'activités, ce sont les Grands Lacs, et le total des revenus de notre industrie se monte à environ 450 millions de dollars. Alors que nous sommes tous encouragés par le genre d'analyse et les cibles de réduction des coûts qui sont identifiées, même si notre industrie doit absorber 200 ou 300 millions de dollars supplémentaires, il nous est impossible de doubler nos tarifs. Notre marge de manoeuvre est très limitée. Nous ne pouvons pas doubler nos tarifs du jour au lendemain. C'est un premier point.

Deuxièmement, comme John vous l'a dit, nous aimerions savoir exactement la part qui devrait nous échoir par rapport à celle de l'intérêt public qui devrait être répartie différemment.

M. Fontana: Permettez-moi de vous rassurer. Notre but n'est pas d'augmenter les coûts, mais de les réduire dans la mesure du possible en les faisant assumer par tous les usagers.

[Text]

Secondly, some of your members are deck officers and everything else. With respect to Canadian-flag ships, I've heard this constantly from a number of witnesses. Are you then in agreement that they should be able to get an exemption from pilotage? You represent those same members who perhaps can't get an exemption, don't you? Could you answer that, please?

[Translation]

Deuxièmement, certains de vos membres sont des marins. Qu'est-ce que c'est que cette histoire de bateaux battant pavillon canadien dont beaucoup de témoins ne cessent de nous parler. Êtes-vous aussi d'avis qu'ils devraient être exemptés des services de pilotage? Certains de vos membres ne bénéficient pas de cette exemption, n'est-ce pas? Qu'avez-vous à répondre, je vous prie?

• 1055

Captain Maury Sjoquist (National President, Canadian Merchant Service Guild): I'm going to tell you, Mr. Fontana, I could be accused of a conflict of interest. I represent the pilots and I represent the deck officers in the country.

In 18 years in this country, I have never gone to a general membership meeting—we have many masters, all the deck officers—where I have ever heard one say, or criticize at a meeting, that they want to pilot the Canadian ships in the Laurentian region. Nobody in this committee has ever said that to me. I don't want to get into a pilot argument. I just want to say that Roman's members and my member's sail on those ships.

The issue of pilotage to the shipowner is a cost issue, and this is probably the only divergence in my thinking with a shipowner at all outside of normal collective bargaining. The issue to us is safety of navigation, and all we say is that if our members can safely pilot those ships, then there should be some validation process to prove it.

Mr. Fontana: I hope somebody asks a supplementary, because this is the nub of the issue. This is the first time I had an opportunity—

The Chairman: Ask the question.

Mr. Fontana: Well, no, because I won't understand. You're wearing two hats here, but I have to understand, because what we hear from across the country is that captains and masters, given the opportunity to pilot those ships themselves in Canadian waters—let's forget about the foreign-flag ships right now—are capable, are willing and are able to do it. Why can't they do it?

I know you could be representing the pilots, but perhaps within your organization, where you've demonstrated cooperation does play a part, one could work this system out. From what we've heard, maybe on Canadian-flag ships masters and captains, those deck officers you represent here, are capable of taking on the job of piloting their own ships, and hence, perhaps reduce the costs of the system.

I'm not talking about getting rid of pilots and so on. That's another issue. But how do you think you could help us solve this problem?

Capt Sjoquist: I think I could help you by solving the problem in the same manner as I've said continually, that if our members, the Canadian masters and deck officers, can undergo validation or proof that they're competent to pilot the ships, we're all for the cost saving. If it ended up that there were no pilots on Canadian ships, all the better.

Le capitaine Maury Sjoquist (président national, Guilde de la marine marchande du Canada): Monsieur Fontana, je pourrais être accusé de conflits d'intérêts. Je représente les pilotes et je représente les officiers de pont.

Depuis 18 ans que je suis dans ce pays, je n'ai jamais entendu lors d'une assemblée générale—nous comptons parmi nos membres beaucoup de capitaines et tous les officiers de pont—quiconque se plaindre de ne pas pouvoir piloter les bateaux canadiens le long de la Voie maritime. Personne ne me l'a jamais dit. Je ne tiens pas à ouvrir le débat sur le pilotage. Je veux simplement dire que les membres de Roman et les membres de ma guilde naviguent sur ces bateaux.

Pour les armateurs, la question du pilotage est une question d'argent, et c'est probablement ma seule divergence de philosophie avec les armateurs en dehors des divergences normales de négociation collective. Pour nous, c'est une question de sécurité et nous disons simplement que si nos membres peuvent piloter ces bateaux en toute sécurité, une procédure de validation devrait l'attester.

M. Fontana: J'espère que quelqu'un posera une question complémentaire car c'est au coeur du problème. C'est la première fois que j'ai l'occasion. . .

Le président: Posez-la vous-même.

M. Fontana: Non, parce que je ne comprendrais pas. Vous portez deux chapeaux et il y a quelque chose que je n'arrive pas à comprendre. On nous dit que si on leur en donnait la possibilité, les capitaines et les commandants de ces bateaux—oublions pour le moment les bateaux battant pavillon étranger—seraient tout à fait capables et tout à fait disposés à se charger de la navigation dans les eaux canadiennes. Pourquoi ne le peuvent-ils pas?

Je sais que vous représentez aussi les pilotes, mais peut-être qu'au sein de votre organisation où vous avez démontré l'existence d'un esprit de coopération, on pourrait trouver une solution. D'après les témoignages, peut-être que sur les bateaux battant pavillon canadien, les commandants et les capitaines, ces officiers de pont que vous représentez, sont capables d'assumer le travail des pilotes sur leurs propres bâtiments d'où réduction, peut-être, des coûts pour le système.

Je ne propose pas qu'on se débarrasse des pilotes. C'est une autre affaire. Mais avez-vous une solution à nous proposer?

Capt Sjoquist: Je continue à toujours proposer la même chose, à savoir que si nos membres, les officiers de pont et les commandants canadiens, peuvent obtenir une attestation de leur compétence à piloter ces bateaux, nous sommes tous en faveur de cette économie. S'il n'y avait plus de pilotes sur les bateaux canadiens, ce serait encore mieux.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Fontana: Thank you.

Mr. Jackson (Bruce—Grey): Mr. Chairman, for the edification of our witnesses, I'm the member from Bruce—Grey, Ontario, and the former mayor of the city of Owen Sound, which is a marine port. We have Georgian College in our riding, and I would like to congratulate you for the programs. I know you work with those students to get them onboard a ship and train them.

I have two questions, Mr. Chairman. I understand there is a program in the United Kingdom where some of the students get an allowance onboard the ships. I know we're in transition, that we're using a lot of technology and, I note with interest, some very complicated and sophisticated equipment at the college. Are you getting enough highly trained people to operate this equipment? Is that problem inhibiting the entry of students into that program?

The second question I'm interested in relates to the export market. We as a country do have a lot of marine experience. I know our shipbuilding industry is down and, as I understand it, you may have to retool to meet the new needs with double hulling and what have you. As well, I know some countries are very interested in some of our technologies.

You talk about the coast guard having a special role to play and expertise in certain departments, things like weather forecasting, enforcement, scientific research and development about quality of stock. I'm interested in our ability as a country to produce vessels and equipment as well. Do you have any suggestions for us as a committee in that department?

• 1100

Mr. Fuchs: I can at least kick it off, sir. On the question of the availability of a sufficient supply of highly trained personnel, it's a very dynamic thing. There's a number of forces. First of all, there are the changing demographics of the existing workforce, and I think it's fair to say that it's an aging workforce in many respects. I think coupled with that there's a growing world-wide shortage of highly skilled people. This is well documented and is a problem that the world maritime community is confronting right now. So there are overall changing demographics involved and there is a looming shortage of qualified people.

At the same time, I referred to the increasing demands for regulatory-type training. In the current time period the IMO, which is one of the key international organizations, is soon to update what is called the standards of training certification in watchkeeping, and this will impose very large training demands on the industry. So there's going to be some tough work ahead for the industry to ensure that we have this continuing stream of qualified people.

I don't want to hog the floor here in our limited time. Perhaps my colleagues who are very much involved with this on the front line might want to comment.

Mr. Roman Gralewicz (President, Seafarers International Union): First of all, I'll deal with the unlicensed and then I'm sure my friend Maury can deal with the licensed. Unlicensed crews have no real availability of any training programs in

M. Fontana: Merci.

M. Jackson (Bruce—Grey): Monsieur le président, pour la gouverne de nos témoins, je suis le député de Bruce—Grey, en Ontario, et l'ancien maire de la Ville d'Owen Sound, ville portuaire. Nous avons le «Georgian College» dans notre circonscription et j'aimerais vous féliciter des programmes qu'il dispense. Je sais que vous formez ces étudiants pour qu'un jour ils se retrouvent sur le pont d'un bateau.

J'ai deux questions, monsieur le président. Je crois comprendre qu'il y a au Royaume-Uni un programme qui offre à certains étudiants un stage de navigation rémunéré. Je sais que nous traversons une période de transition, que la technologie est de plus en plus présente et je note avec intérêt que votre coïgèle dispose d'un matériel très perfectionné et très complexe. La formation de vos étudiants est-elle suffisante pour qu'ils sachent se servir de ce matériel? Est-ce que cela incite un certain nombre de candidats à renoncer?

Ma deuxième question concerne le marché des exportations. Notre pays a une longue expérience maritime. Notre industrie de la construction navale bat de l'aile et je crois qu'il sera peut-être nécessaire d'adapter nos bateaux aux nouvelles réalités en doublant les coques, par exemple. Je sais aussi que certains pays s'intéressent à certaines de nos technologies.

Vous parlez du rôle spécial et de l'expertise de la Garde côtière dans certains domaines, comme par exemple les prévisions météorologiques, la réglementation, la recherche et le développement scientifique sur la qualité du matériel. J'aimerais que notre pays puisse construire tout autant de bateaux que le matériel qui les équipe. Avez-vous des suggestions à nous faire dans ce domaine?

M. Fuchs: Je peux au moins essayer, monsieur. Pour ce qui est de savoir si l'on dispose de suffisamment de personnel bien formé, eh bien, c'est variable. Il y a toutes sortes de facteurs. Pour commencer, il y a l'évolution démographique de la main-d'oeuvre et il faut avouer que la main-d'oeuvre vieillit à bien des égards. À cela s'ajoute le fait qu'il y a une pénurie mondiale de plus en plus grande d'employés très spécialisés. C'est un problème bien connu auquel doit maintenant faire face le monde du transport maritime. Il y a donc une évolution démographique générale et une pénurie de personnel qualifié.

Parallèlement, j'ai parlé d'une demande accrue de formation en matière de réglementation. À l'heure actuelle, l'OMI, l'une des principales organisations internationales, mettra bientôt à jour les normes en formation menant au certificat de quart. Cela imposera de très grandes exigences de formation à l'industrie. L'industrie devra faire de grands efforts pour garantir une relève constante des gens qualifiés.

Je ne veux pas monopoliser le temps limité dont nous disposons. Mes collègues, dont le travail touche de plus près à ces questions, souhaitent peut-être faire des observations.

M. Roman Gralewicz (président, Syndicat international des marins): Je vais commencer par parler des équipages sans licence et mon collègue Maury parlera des matelots titulaires de licences. Les équipages sans licence ne peuvent se prévaloir des

[Text]

Canada per se. Years ago the Seafarers Union had its own facilities at Morrisburg, Ontario and, as was heard before, the ships went down from over 100 to 50 or 60 and therefore the requirement wasn't there.

However, since that time the government has imposed a lot of regulations and new rules so our people have to upgrade themselves. Unfortunately, right now in Georgian College we do a little bit of it, and around the St. Catharines area we do a bit of it, but not enough to give the industry what it really needs, which is a highly technical and advanced person.

In fact, in the last couple of days, Mr. Johnston from the Canada Steamship Lines and some of the shipowners went around with me at Piney Point, Maryland looking at the Americans and what they're doing for their people from the grassroots, from the ordinary seaman who's coming up the ladder, all the way up to the captains and chief engineers on the ships. I'm sure they'll agree with me that the training is a crucial part of where we're going to land eventually.

I don't like crew cuts or cutting down in size any more than anybody else does, but we had to admit to ourselves at the last set of negotiations four years ago that some crew cuts were necessary and we cut deep. It hurt, but that's part of life. You have to realize what's going on in the industry and we knew that the shipowners needed our help in that area so we crew cut. However, the more you crew cut, the more you have to say to yourself that the people have to be more qualified and better experienced and the rest of it, so really training is a necessity.

We are hopefully going to wake up the government to the point that they will be instrumental in helping us. We have just one major problem right now; the shipowners and ourselves want to give the people the training. We want to pay for their training; we want to pay for their transportation. We have one problem: if the guy leaves his home town and goes to Piney Point, Maryland, he gets cut off unemployment insurance, thank you very much. I'm willing to take the time out of my home life and everything else to go and upgrade my skills. The unions and the companies are willing to pay for all my transportation and the rest of it and then the government comes along and says, that's very nice but we're not going to pay you unemployment insurance because you're going out of the country to get all these certificates that we say you now need.

Joe, maybe you could help me with that, or maybe the chairman could.

Mr. Fontana: Sure, Roman.

The Chairman: It's under advisement.

Mr. Jackson: Could we build more ships and sell more instrumentations abroad?

[Translation]

programmes de formation qui existent au Canada. Autrefois, le syndicat avait ses propres installations, à Morrisburg, en Ontario, et, comme on l'a dit, le nombre des navires est passé de 100 à 50 ou 60, ce qui a fait disparaître la nécessité de ces installations.

Toutefois, le gouvernement a depuis cette époque imposé tout un tas de nouvelles règles et il faut que nos membres se perfectionnent. Malheureusement, nous travaillons un peu dans ce sens à l'heure actuelle au «Georgian College» et aussi dans la région de St. Catharines, mais pas suffisamment pour fournir à l'industrie ce dont elle a vraiment besoin, c'est-à-dire du personnel possédant une formation technique et spécialisée élevée.

En fait, au cours des deux derniers jours, M. Johnston, de la Canada Steamship Lines, ainsi que certains armateurs, sont venus avec moi à Piney Point, au Maryland, pour voir ce que les Américains font pour leur personnel navigant, des matelots, tout au bas de l'échelle, jusqu'aux capitaines et aux chefs mécaniciens des navires. Ils conviendraient avec moi, j'en suis sûr, que la formation est un facteur déterminant de notre avenir.

Moi non plus, je n'aime pas les compressions d'effectifs, mais il faut admettre que certaines compressions étaient nécessaires dans les équipages, comme on l'a constaté aux dernières négociations, il y a quatre ans, et nous avons effectué des compressions importantes. C'est pénible, mais c'est la vie. Il faut tenir compte de la réalité de l'industrie et nous savions que les armateurs avaient besoin de notre aide dans ce domaine. C'est pourquoi nous avons procédé à des compressions. Toutefois, plus on réduit les équipages, plus il faut que ceux qui restent soient qualifiés et aguerris. C'est pourquoi la formation revêt une telle importance.

Nous allons harceler le gouvernement jusqu'à ce qu'il nous aide à cet égard. Nous n'avons qu'un grand problème, à l'heure actuelle, et c'est que les armateurs et nous-mêmes voulons donner cette formation aux gens. Nous voulons payer la formation et payer le transport de ceux qui la reçoivent. Il n'y a qu'un problème: si l'on envoie quelqu'un suivre des cours à Piney Point, au Maryland, il perd ses prestations d'assurance-chômage. L'employé est prêt à quitter son foyer et ses proches pour aller se perfectionner, les syndicats et les employeurs sont prêts à payer le transport et tous les frais, mais voilà que le gouvernement refuse de payer les prestations d'assurance-chômage parce que l'employé doit quitter le pays pour obtenir tous les certificats dont il a besoin.

Joe, vous pourriez peut-être m'aider à résoudre ce problème, ou le président le peut peut-être.

M. Fontana: Bien sûr, Roman.

Le président: La question est à l'étude.

M. Jackson: Pourrions-nous bâtir davantage de navires et vendre davantage d'instruments à l'étranger?

[Texte]

[Traduction]

• 1105

Mr. Johnston: Probably not. But what Canada can do is export shipping knowledge. We have vast quantities of knowledge, from expertise in training in bringing in engineering experience to building elsewhere, to developing ports and transportation systems around the world. That is what our company is doing right now.

Mr. Hoepfner: With all the problems you are dealing with, you could go out and farm. It's very similar to our problems.

I point out that the return on investment in farming today is about 1.6%, and that is before depreciation. Also, 48% of farm income today comes from off-farm jobs.

I see that we should not go into the shipping industry, because you are not making money either. And you probably couldn't go into the farming business.

To me, it is very serious. I see stats of the Minister of Transport saying that our labour force is 64% as efficient as that of the Americans. Other people have said that it is only 55%. So we see labour as probably being a big problem. It might be due more to continued strikes than to productivity. I don't know which it is.

I am wondering how we are going to resolve this so we will keep the transportation system in Canada. The gentleman before you asked, "What are you going to do?" I am caught in the middle. I have three farmers in Manitoba who went to jail over this issue. They have filed a counter-suit against government as far as the Wheat Board is concerned, and that is going to be dealt with.

I was told this week: "Jake, we're organizing". I know that a defence fund is being set up to fight this issue. He said, "If there has to be violence, we are going to become violent, because we cannot survive any more with this kind of a system, where 48% of our income comes from off-farm jobs. It just won't work. We are either going to go out of grain production...".

By the look of the way livestock prices have gone in the last while, that won't be a profitable business much longer.

What are we going to do? Are we going to be a country without producers?

Coal, iron, and grain are the three main products. Farmers use a lot of steel, because to keep our machinery up we need that. We are paying all the extra costs you are talking about. Then when it comes to the transportation system, you have to pass it on; again it comes out of our pockets.

Give me some advice. How can we remedy this?

M. Johnston: Sans doute pas. Mais le Canada peut exporter ses connaissances en matière de navigation. Nous avons énormément de connaissances, qu'il s'agisse de notre expérience dans la formation, ou de notre expérience dans l'ingénierie. Ces connaissances et cette expérience nous permettent de mettre au point des ports et des systèmes de transport partout au monde. C'est ce que notre société fait à l'heure actuelle.

M. Hoepfner: Compte tenu de tous les problèmes que vous devez résoudre, vous devriez vous lancer dans l'agriculture. En effet, vos problèmes sont très semblables aux nôtres.

Le rendement des investissements agricoles s'élève aujourd'hui à 1,6 p. 100 environ, et cela, avant amortissement. Également, 48 p. 100 du revenu des exploitations agricoles vient maintenant des emplois occupés à l'extérieur des exploitations.

Je constate qu'il ne faut pas se recycler dans la navigation, car vous ne vous enrichissez guère non plus. Vous devriez peut-être également éviter de vous recycler en agriculture.

J'estime que cette situation est très grave. D'après les statistiques du ministre des Transports, notre main-d'œuvre n'est efficace qu'à 64 p. 100, comparativement aux Américains. D'autres disent que l'efficacité n'est que de 55 p. 100. La main-d'œuvre est probablement l'un des grands problèmes. Cela vient probablement davantage des innombrables grèves plutôt que de la productivité. Je ne sais pas très bien à quoi m'en tenir.

Je me demande comment nous pouvons résoudre ce problème de façon à conserver le système de transport au Canada. La personne qui vous a précédés a demandé ce que nous allions faire. Pour ma part, je suis un peu entre deux chaises. En effet, trois agriculteurs du Manitoba ont été emprisonnés pour une question semblable. Ils ont poursuivi à leur tour le gouvernement, c'est-à-dire la Commission du blé, et cette cause sera entendue.

On m'a dit cette semaine que tout cela s'organisait. Je sais qu'on est en train de mettre sur pied un fonds de défense pour payer cette poursuite. Certains m'ont dit que s'il fallait de la violence, on était prêt à se battre, car il n'est plus possible de survivre dans un système comme celui-là, où 48 p. 100 du revenu vient d'emplois autres que ceux de l'exploitation agricole. Ou bien des gens se retirent de la production céréalière...

À voir la façon dont les prix du bétail ont fluctué récemment, ce n'est pas un secteur profitable pour encore bien longtemps.

Qu'allons-nous faire? Notre pays va-t-il perdre ses producteurs?

Le charbon, le fer et les céréales sont nos trois principaux produits. Les agriculteurs utilisent beaucoup d'acier, car c'est nécessaire à la machinerie. Nous payons tous ces coûts supplémentaires que vous avez mentionnés. Mais lorsqu'il s'agit du système de transport, il faut faire payer les frais par les clients; tout cela sort du même portefeuille.

Conseillez-moi. Comment peut-on régler ce problème?

[Text]

The Americans are sitting there licking their lips for this extra transportation business, and they will get it. When you look at the ports we have today, the taxation costs compared to those of the Americans, if you look at the handling system and how much more efficient theirs is, when you look at coal being loaded at Seattle, compared to some other instances, we are in big trouble.

What is your suggestion? We have to solve it somehow.

Capt Sjoquist: If I may answer one of your questions, if you are talking about strikes, do your homework. You haven't had a strike on the Great Lakes for over 30 years. So what are you talking about, strikes? Maybe in the days of the dinosaurs there was a strike, but there hasn't been one in over 30 years, since I have been president anyway, on the Great Lakes. So strikes have nothing to do with it. I don't know about some other industry, but certainly not our industry.

In productivity, we can outmatch any free country in the world with our sailors—not only in productivity but also in safety and the rest of it. We have even smaller crews than the Americans.

What else can we do? We certainly can't do what the other flags-of-convenience ships do, which is work for \$500 a month, because I am sorry, sir, but my rent happens to be more than \$500 a month and I can't bring up a family on \$500 a month.

You are not dealing with apples and apples; you are dealing with apples and melons, and we are the guys with the apples and they have the melons.

There is the tax system, and everything else. I happen to be in a 54% tax bracket, unfortunately. I don't like it, but I am in there. The Filipino, for instance, on one of the foreign ships pays no taxes; he gets \$500 and he takes it home.

So in those two little areas there is nothing more we can do.

Mr. Hoepfner: Getting back to strikes, I remember strikes at Thunder Bay every time I start the combine. That is probably the grain handlers, not the pilots. But, hey, I have had so many strikes that they are coming out of my ears.

Capt Sjoquist: We are not here with the grain handlers. I don't think there are any grain handlers here.

Mr. Hoepfner: No, but it all ties into the system.

Capt Sjoquist: I am sure that some of these farmers who are doing whatever they are doing now have the same problem, taking the thing to court. They are doing everything that is unlawful. You see, we don't do that; we do anything that is lawful.

[Translation]

Les Américains se réjouissent déjà à l'idée des services de transport supplémentaires qu'ils pourront nous offrir. Qu'il s'agisse de la situation des ports aujourd'hui, des impôts que l'on paie ici par rapport aux États-Unis, des systèmes de manutention, qui sont moins efficaces que ceux des Américains, qu'il s'agisse du charbon chargé à Seattle, comparé à d'autres cas, partout, c'est un énorme problème.

Que proposez-vous? Il faut résoudre ce problème d'une façon ou d'une autre.

Capt Sjoquist: Pour répondre à l'une de vos questions, à propos des grèves, faites votre travail. La dernière grève sur les Grands Lacs remonte à plus de 30 ans. Pourquoi parlez-vous de grève? Il y en a peut-être eu à l'époque des dinosaures, mais il n'y en a pas eu depuis 30 ans, du moins depuis que je suis président, dans les Grands Lacs. Les grèves n'ont rien à voir avec cela. Dans les autres industries peut-être, mais pas dans la nôtre.

Quant à la productivité, nos marins peuvent battre à plate couture ceux de tous les autres pays libres au monde—pas seulement pour ce qui est de leur productivité, mais aussi pour les autres éléments, dont la sécurité. Nos équipages sont plus petits que ceux des Américains.

Que pouvons-nous faire de plus? Nous ne pouvons certes pas faire ce qui se fait dans certains navires battant d'autres pavillons de complaisance, c'est-à-dire travailler à un salaire mensuel de 500\$, car, je suis bien désolé, le prix de mon loyer s'élève à plus de 500\$ par mois et je ne saurais faire vivre ma famille avec un tel salaire.

Vous ne comparez pas des choses semblables; vous comparez des pommes à des melons, nous, nous avons les pommes, eux, ils ont les melons.

Il y a bien sûr le régime fiscal, etc. Malheureusement, j'appartiens à la fourchette d'imposition à 54 p. 100. Cela ne me plaît pas, mais je n'ai pas le choix. Par exemple, les Philippins qui travaillent sur certains navires étrangers ne paient pas d'impôt; on leur donne leurs 500\$ et c'est un montant net.

Dans ces deux domaines, donc, il n'y a rien que nous puissions faire de plus.

Mr. Hoepfner: Pour revenir aux grèves, il y en a une à Thunder Bay à chaque fois que je mets ma moissonneuse-batteuse en marche. Il s'agit peut-être des manutentionnaires des céréales, et non des pilotes. Mais il y a eu tant de grèves, qu'il m'en sort par les oreilles.

Capt Sjoquist: Nous ne représentons pas les manutentionnaires des céréales. Je ne crois pas qu'il y en ait ici, d'ailleurs.

Mr. Hoepfner: Non, mais tout cela fait partie du système.

Capt Sjoquist: Je suis persuadé que certains de ces agriculteurs qui entament des poursuites devant les tribunaux ont le même problème. Ils font tout ce qui est illégal. Nous pas, nous faisons tout ce qui est légal.

• 1110

Mr. Hoepfner: I want a little more questioning on wages. When I see a pilot getting \$3,800 to \$5,000 a day, if I could get that for farming I would just—

Mr. Hoepfner: Je voudrais qu'on en sache plus sur les salaires. Quand je vois qu'un pilote gagne entre 3 800\$ et 5 000\$ par jour, je me dis que si j'en gagnais autant sur ma ferme, je...

[Texte]

A voice: A day?

Mr. Hoepfner: That's the testimony we've seen.

The Chairman: Do you have a question, Jake?

Mr. Hoepfner: Is that a fair wage?

Capt Sjoquist: I don't know. I wish to hell I was getting it. Tell him, not me.

Mr. Hoepfner: Is that a fair wage?

Mr. Gralewicz: No pilot in Canada gets what you suggest. That is not correct. Furthermore, to answer your question—I represent ship's officers from coast to coast. There is seldom a strike in the whole marine industry. In the tow boat industry on the west coast, which is a major industry out there, the last strike was in 1970. Roman just referred to the strikes here. In pilotage there's only been one strike in 20 years.

Further to that, the United States has the Jones Act. Wages are higher in the United States than in Canada. I don't know about competition. Everything carried between American ports must go on American bottoms, but that's not necessarily the case with the exemptions in Canada. In every port in the United States, the pilotage rates are higher. They make substantially more. Some pilots in Florida make \$300,000 a year. In the Mississippi chain, which you referred to, there are two groups of pilots. They're the second highest paid pilots in the United States. In order to take anything out of there—

Mr. Hoepfner: I'm confused because the testimony that we've heard, and we have it in documentation, is exactly the opposite—\$55,000 for a pilot for one trip through the St. Lawrence Seaway.

Mr. Gralewicz: The pilot doesn't get that; the administration gets it.

Mr. Hoepfner: On a whole trip it is thousands.

The Chairman: It's not \$55,000; it's \$5,500.

Capt Sjoquist: Let's ask the CSL president. He should know, I hope.

Mr. Hoepfner: What do you pay for a pilot for one way up the system?

Mr. Johnston: In the St. Lawrence it's about \$1,200 per passage, one way.

The Chairman: From where to where?

Mr. Johnston: From Montreal to Quebec.

Mr. Hoepfner: And from there on?

Mr. Johnston: We're exempt so we don't—

An hon. member: You don't take pilots.

Mr. Johnston: The foreign ships have to take pilots—

The Chairman: Non—exempt from Montreal through St. Lambert and up to Thunder Bay and back.

[Traduction]

Une voix: Par jour?

M. Hoepfner: C'est ce qu'on a entendu dans le témoignage.

Le président: Avez-vous une question à poser, Jake?

M. Hoepfner: C'est un salaire normal?

Capt Sjoquist: Je n'en sais rien. J'aimerais bien en gagner autant. C'est à lui qu'il faut le dire, pas à moi.

M. Hoepfner: C'est un salaire normal?

M. Gralewicz: Aucun pilote au Canada n'obtient ce que vous suggérez. Ce renseignement est inexact. D'autre part, pour répondre à votre question, je représente les officiers de bord d'un océan à l'autre. Les grèves sont rares dans l'ensemble du secteur maritime. Pour ce qui est des remorqueurs sur la côte Ouest, où ils représentent un secteur important, la dernière grève a eu lieu en 1970. Roman a mentionné les grèves ici. Pour le pilotage, il n'y a eu qu'une seule grève en 20 ans.

De plus, les États-Unis bénéficient de la loi Jones et les salaires sont plus élevés aux États-Unis qu'au Canada. Je ne connais pas la concurrence. Tout le cabotage d'un port américain à l'autre doit se faire sur des navires américains, mais ce n'est pas nécessairement le cas compte tenu des exemptions au Canada. Dans tous les ports des États-Unis, les frais de pilotage sont plus élevés et les pilotes gagnent nettement plus. Certains, en Floride, peuvent gagner jusqu'à 300 000\$ par an. Pour ce qui est de la zone du Mississippi, que vous avez mentionnée, on y trouve deux groupes de pilotes. En termes de salaires, ils occupent la deuxième place parmi les pilotes aux États-Unis. Pour prendre des marchandises là... .

M. Hoepfner: Je suis un peu perdu maintenant, car le témoignage que nous avons entendu, et cela se retrouve dans les documents, dit exactement le contraire: pour un voyage dans la Voie maritime du Saint-Laurent, le pilote recevrait 55 000\$.

M. Gralewicz: Ce n'est pas le pilote qui reçoit ce montant; cette somme est versée à l'administration.

M. Hoepfner: Pour le voyage, il s'agit de plusieurs milliers.

Le président: Il ne s'agit pas de 55 000\$; c'est 5 500\$.

Capt Sjoquist: Posons la question au président de la CSL. Il me semble qu'il devrait connaître la réponse.

M. Hoepfner: Que payez-vous pour un pilote qui remonte le système de la Voie maritime?

M. Johnston: Pour le Saint-Laurent, il s'agit d'environ 1 200\$ par passage, aller ou retour uniquement.

Le président: Pour aller de quel endroit à quel endroit?

M. Johnston: De Montréal à Québec.

M. Hoepfner: Et à partir de là?

M. Johnston: Nous sommes exemptés, donc nous ne... .

Une voix: Vous ne prenez pas de pilotes à bord.

M. Johnston: Les navires étrangers doivent prendre un pilote... .

Le président: Qu'en est-il des navires non exemptés quittant Montréal, passant par Saint-Lambert, pour aller jusqu'à Thunder Bay, et revenir.

[Text]

Mr. Johnston: It's only the St. Lawrence River portion that we have to —

The Chairman: That's where you get into the discrepancy of how much is charged for this thing. Depending on whether it's exempt or not exempt, whether it's going from Montreal through St. Lambert all the way up to Thunder Bay and back again—that's where you're going to get your discrepancy.

Mr. Hoepfner: Mr. Chairman, I think we'd better look —

The Chairman: You can dispute this if you want, but we were told that from Montreal through St. Lambert all the way up to Thunder Bay and back to the Gulf—20 days, 22 days—the pilotage fees were \$5,500.

Mr. Johnston: All the way up? You must mean \$55,000.

Mr. Hoepfner: What's in the record is \$55,000.

The Chairman: For there and back.

Mr. Johnston: It's \$50,000 round trip for a foreign ship coming in.

The Chairman: So there is no disagreement there.

Mr. Johnston: No.

The Chairman: Okay.

Mr. Guimond: With respect, Mr. Chairman, in the last couple of minutes I think you lost control of the meeting and I—

The Chairman: There's a first time for everything.

Mr. Guimond: I have great respect for you and the way you conduct these meetings, but you must refer to the witnesses in front of us—the Council of Maritime Affairs. Mr. Fontana asked Captain Sjoquist questions about pilotage and addressed COMA, but when you read the brief presented, there's nothing concerning pilotage. I understand that yesterday or the day before we had a council, but it was not the purpose of the council to take a position on pilotage.

You know what I'm thinking about pilotage and I know what Captain Sjoquist thinks about pilotage. I think the questions from Mr. Fontana and the last comment from Mr. Hoepfner were out of order. With respect, Mr. Chairman, you were discussing the costs and you put the president of CSL in the docket. As far as I'm concerned, it was not the purpose of this council to discuss pilotage issues.

The Chairman: Michel, as chairman I have to give each and every member of this committee the latitude to ask questions of an organization that is the sum of its parts, and all of the parts are sitting here, from pilotage to CSL. If you have a question that can enlighten this committee and help write a better report, then I'll allow colleagues to ask questions pertinent to marine—especially to an organization made up of the parts they are made up of—to clear up anything we can clear up, whether it's pilotage or fees or schedules or working conditions—the whole thing.

[Translation]

M. Johnston: C'est uniquement sur la partie du Saint-Laurent que nous devons. . .

Le président: C'est là où on en arrive à des différences sur le montant à payer pour le pilotage. Il faut savoir s'il s'agit d'un navire exempté ou non, s'il part de Montréal pour passer par Saint-Lambert et aller jusqu'à Thunder Bay, pour revenir ensuite; les différences de coûts résultent de ces différentes situations.

M. Hoepfner: Monsieur le président, je crois que nous devrions examiner. . .

Le président: Vous pouvez contester si vous le désirez, mais on nous a dit que pour aller de Montréal à Thunder Bay en passant par Saint-Lambert, et ensuite revenir dans le Golfe—un voyage de 20 à 22 jours—les droits de pilotage s'élèvent à 5 500\$.

M. Johnston: Pour aller jusqu'au bout? Je pense que vous voulez dire 55 000\$.

M. Hoepfner: Notre dossier indique 55 000\$.

Le président: Pour l'aller-retour.

M. Johnston: Pour un navire étranger, l'aller-retour coûte 50 000\$.

Le président: Donc, il y a une différence.

M. Johnston: Non.

Le président: D'accord.

M. Guimond: Avec déférence, monsieur le président, il me semble que vous avez perdu le contrôle de la séance au cours des dernières minutes et je. . .

Le président: Il y a une première fois pour tout.

M. Guimond: J'ai beaucoup de respect pour vous et pour la façon dont vous dirigez nos travaux, mais je crois que vous devriez penser au témoin qui comparaît actuellement devant nous, le Conseil des affaires maritimes. M. Fontana a posé certaines questions au capitaine Sjoquist au sujet du pilotage et s'est adressé au Conseil des affaires maritimes, mais le mémoire qui nous a été soumis ne parle pas du pilotage. Je crois que hier, ou avant-hier, nous avons entendu un conseil, mais il ne s'agissait pas de prendre position au sujet du pilotage.

Vous savez ce que je pense du pilotage, et je sais ce que le capitaine Sjoquist en pense aussi. À mon avis, la question posée par M. Fontana ainsi que le dernier commentaire de M. Hoepfner ne sont pas recevables. Avec déférence, monsieur le président, vous parliez des coûts et vous avez fait appel au président de la CSL. À mon vis, le Conseil que nous entendons actuellement n'est pas là pour parler de pilotage.

Le président: Je dois vous dire, Michel, qu'en ma capacité de président, je dois donner à tous les membres du Comité, et à chacun d'eux, toute latitude pour poser des questions à un organisme constitué de plusieurs éléments qui sont tous présents ici, du pilotage à la CSL. Si vous avez une question qui peut éclairer le Comité et l'aider à rédiger un meilleur rapport, j'accepte les questions qui portent sur le secteur maritime, surtout si elles sont posées à un organisme dont les membres représentent les différents secteurs, afin de clarifier tout ce qui peut être clarifié, qu'il s'agisse du pilotage, des droits, des calendriers ou des conditions générales; tout y passe.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

Mr. Guimond: But we must return to the proposal of the COMA.

M. Guimond: Mais nous devons revenir à la proposition avancée par le Conseil des affaires maritimes.

The Chairman: Please do. We're looking forward to your questions.

Le président: Mais faites donc. Nous serons heureux d'entendre vos questions.

Mr. Guimond: It's a joint commitment by seafarers and shipowners to the adoption of human resources measures.

M. Guimond: Il s'agit d'un engagement conjoint du personnel navigant et des armateurs pour arriver à des mesures concernant les ressources humaines.

J'ai travaillé pendant 17 ans dans le domaine des ressources humaines et je veux féliciter le Conseil des affaires maritimes, tant les gens du côté patronal comme ceux de CSL que les gens représentant les syndicats comme vous, monsieur Gralewicz. Donc, je félicite le Conseil des affaires maritimes pour ses prises de position et pour avoir amélioré les relations humaines dans l'industrie maritime.

For 17 years I worked in the field of human resource and I would like to congratulate COMA, both the employers, such as CSL, and representatives of the unions as you are, Mr. Gralewicz. So, congratulations to COMA for their stands and for the betterment of human relations in the marine sector.

Je veux revenir sur un sujet qui m'intéresse. Ce sont les pavillons de complaisance. Vous avez mentionné que votre conseil regroupe uniquement des opérateurs qui fonctionnent sous pavillon canadien. J'aimerais savoir, monsieur Johnston, quel est l'avantage pour un armateur canadien d'utiliser des pavillons de complaisance. Pourquoi certains armateurs canadiens font-ils cela?

I would like to come back on a topic of particular interest to me: the flags of convenience. You indicated that only operators flying the Canadian flag are part of your Council. I would like to know, Mr. Johnston, what are the benefits for a Canadian shipowner to register under a flag of convenience. Why is it that some Canadian shipowners do this?

Je vous rappellerai que je suis le seul et le premier, au nom de mon parti, à avoir dénoncé le fait que la Marine Atlantic Inc. opérait le *Atlantic Freighter* et le *Bluenose* sous pavillon bahamien, une propriété de la Couronne. Des décisions comme celles-là mènent nos marins canadiens au chômage. J'aimerais donc savoir, monsieur Johnson, pourquoi des armateurs canadiens font cela.

I would like to remind you that I am the only one, and the first, on behalf of my party to have exposed the fact that Marine Atlantic Inc. was operating the "Atlantic Freighter" and the "Bluenose" under Bahamian flag, although it is a Crown asset. Such decisions create unemployment among Canadian sailors. I would like to know, Mr. Johnson, why do Canadian shipowners use flags of convenience.

Mr. Johnston: Just so the record is clear, our company does not operate foreign-flag ships in the Great Lakes or the St. Lawrence River. We operate foreign-flag ships in international trade outside of Canadian waters primarily.

M. Johnston: Pour être très clair à ce sujet, notre compagnie n'a pas de navires battant pavillon étranger sur les Grands Lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent. Nous exploitons des navires battant pavillon étranger dans nos activités internationales au-delà des eaux canadiennes, essentiellement.

The advantage is one that is purely economics and finance. It is virtually impossible for us to compete with Norwegians and Greeks and Hong Kong shipowners when they are permitted to operate their ships with lower-cost crews in a tax-free environment.

Les avantages obtenus sont strictement d'ordre économique et financier. Il nous est pratiquement impossible de faire concurrence aux armateurs norvégiens ou grecs, ou à ceux de Hong Kong, qui peuvent recourir à des équipages moins coûteux et travailler dans un cadre exempt d'impôt.

So the simple answer is if we were not able to compete on the same footing we would not be operating our ships deep-sea. We have built up, as other Canadian shipowners have, a very good reputation internationally. We're exploiting self-unloading technology, a technology that Canada and the Great Lakes in particular are well noted for. We're taking that out with foreign flag-ships in order to compete in that international marketplace.

La réponse est donc simple. S'il ne nous est pas possible de faire concurrence sur le même pied, il nous est impossible de naviguer en haute mer. Comme d'autres armateurs canadiens, nous avons acquis une très bonne réputation sur le plan international. Nous avons recours à une technologie d'auto-déchargement, technologie pour laquelle le Canada et les Grands Lacs sont particulièrement bien notés. Nous nous en servons sur nos navires battant pavillon étranger de façon à pouvoir être compétitifs sur les marchés mondiaux.

So in the same way Alcan operates in Brazil and they employ Brazilians, we operate in the international sphere and we employ international crews. In essence there is no drain on the Canadian economy, because if we weren't out doing that the ships wouldn't be returned to Canada and operating in Canada. So there really is no net loss of tax revenue or employment to Canada as a result of what we are doing.

Donc, tout comme Alcan travaille au Brésil et emploie des Brésiliens, nous fonctionnons sur les marchés internationaux et nous employons des équipages internationaux. Essentiellement, cela ne nuit pas à l'économie canadienne car si nous ne le faisons pas, les navires ne reviendraient pas au Canada pour naviguer au Canada. Il n'y a donc pas de perte de revenus fiscaux ou d'emplois au Canada du fait de nos activités.

[Text]

We actually would welcome some changes in legislation; perhaps the tax legislation is one where... we could operate with more Canadians. Our company in fact has Canadian captains and Canadian deck officers, first mates, on our international ships. The rest of the crew are Indian, but we are using Canadian expertise where it is appropriate and where we can afford to use it.

Mr. Guimond: This is my last comment, Mr. Chairman.

Je vous dirai par contre qu'il y a des compagnies canadiennes, dont le siège social est au Canada, qui opèrent des bateaux le plus souvent à l'extérieur du Canada et qui peuvent employer des équipages canadiens. Je vous donne l'exemple du *Thalassa Desgagnés*, qui emploie des équipages canadiens sous pavillon canadien et qui opère à 90 p. 100 de son temps en dehors du Canada. C'est le commentaire que je voulais vous faire.

• 1120

Je veux maintenant vous dire ma position personnelle et la position de mon parti. Nous ne sommes pas contre les équipages étrangers. Je crois que les immigrants ou les étrangers ont le droit légitime de gagner leur vie et de travailler. Par contre, ce que moi et mon parti déplorons dans le domaine maritime, c'est la double norme, la politique des deux poids deux mesures.

J'ai vu l'hiver dernier, au chantier maritime de Les Méchins de Verreault Navigation, des équipages arriver à moins 30 degrés celsius en shorts ou en bermudas, en T-shirts, en espadrilles, dans des navires où les mesures de sécurité étaient déficientes. On exige des armateurs canadiens qu'ils se conforment à des normes de sécurité sur les bateaux, qu'ils aient des combinaisons de survie, etc., mais quand ce sont des bateaux étrangers, ce n'est plus la même chose. Chez nous, on a une politique de deux poids deux mesures.

J'aimerais savoir si votre conseil est préoccupé par cela. Est-ce que vous dénoncez cela devant nous aujourd'hui?

Mr. Fuchs: Here's at least a partial response, Mr. Guimond. As you recall in the brief, we stressed the point that there are all sorts of shipowners out there in the world maritime community. There are many responsible shipowners. That includes adequately fed and clothed crews and everything else like that.

As a council, we are concerned about double standards in the sense that there are those notorious ships out there. Through whatever device we have, we do try to tackle them or add our support to the fight against them.

We do this through the International Labour Organization, for example. They recently had a meeting in Geneva. A few of us were at that meeting. The meeting was all about the substandard, terrible conditions that you referred to. There is a large international effort under way. It has been going on for a long time to try to deal with that and remove that sort of situation.

That goes beyond the question of foreign-flag ships per se; our concern is with those notorious ships.

[Translation]

En fait, nous serions très heureux de voir quelques modifications aux lois et peut-être que les lois fiscales pourraient... nous pourrions alors avoir recours à plus de Canadiens. En fait, les capitaines, les capitaines en second et les officiers de pont de nos navires naviguant dans les eaux internationales sont canadiens. Le reste des équipages est composé d'Indiens, mais nous avons recours à l'expertise canadienne chaque fois que cela est approprié et qu'il est économiquement possible de le faire.

M. Guimond: J'en viens à mon dernier commentaire, monsieur le président.

I would like to say, however, that some Canadian companies, with their main office in Canada, operate ships outside of Canada, for the most part, and yet find it possible to have Canadian crews. I can mention as an example, *Thalassa Desgagnés*, that flies the Canadian flag, has a Canadian crew and operate outside of Canada 90% of the time. This is a comment I wanted to make.

At this point, I would like to state my personal position and that of my party. We are not opposed to foreign crews, I believe that immigrants or foreigners have a legitimate right to find work and to earn a living. However, what I deplore, and what my party deplores, is the double standard we find in the maritime sector.

Last winter, at the Les Méchins Shipyards of Verrault Navigation, I saw crew members coming ashore wearing shorts T-shirts and running shoes when the temperature was 30 degrees Celsius below zero, and the ships they were coming from did not have adequate safety equipment. Canadian shipowners must conform to security standards applicable to their ships, they must have safety equipment such as survival suits, and so on, but things are different when dealing with foreign vessels. We have here a double standard policy.

I would like to know whether this is concern for you. Are you prepared to oppose such a policy here today?

M. Fuchs: Je peux tout au moins vous donner une réponse partielle, monsieur Guimond. Vous vous souviendrez que nous avons souligné dans notre mémoire le fait que le monde des armateurs se compose de toutes sortes de gens. Bon nombre ont un comportement responsable et s'assurent que leurs équipages reçoivent une nourriture et des vêtements adéquats, etc.

En tant que conseil, nous nous inquiétons d'un système à deux poids deux mesures, en ce sens qu'il y a des navires en service qui sont devenus notoires. Par tous les moyens à notre disposition, nous nous efforçons de les identifier et d'appuyer tous les efforts pour s'opposer à leur utilisation.

Par exemple, nous avons recours à l'Organisation internationale du travail qui s'est récemment réunie à Genève. Quelques-uns d'entre nous étaient présents à cette rencontre qui parlait justement des conditions de travail inacceptables, que vous avez mentionnées. On déploie actuellement un effort international important à ce sujet. C'est une situation qui existe depuis longtemps et que nous affrontons et essayons d'éliminer.

Cela va au-delà de la question des pavillons de complaisance; ce qui nous inquiète, ce sont ces navires notoires.

[Texte]

Mr. Johnston: I would like to respond to two things. First, we do occasionally operate our ships, similar to DesGagnés, outside, in international trade with Canadian crews and Canadian-flag ships. The occasions are rare, simply because of the competition.

Consider the issue of the double standard. I think you should be aware that the ones who are put on the news are the guys arriving with their running shoes and shorts. There is a number of ships coming into Canada every day that are not substandard. International legislation is increasing. Classification societies are increasing standards. Insurance companies are increasing standards. CSL has the same safety standards for all our ships, Canadian and international.

The Chairman: Given the competition levels we've seen when we visited ports and the container operations, for example, I don't think there is even much room there for any tardiness or that kind of thing by the crews.

Mr. Johnston: I am not denying that it does exist on occasion.

Mr. Hubbard: Earlier this morning we heard that the cost of labour on a foreign-flag vessel was about \$3,000 per day, but for a Canadian-flag vessel it was about \$8,000 per day. Are those figures within the ball park?

On average, in terms of ships, are there 20 to a crew?

Mr. Johnston: It's more than that. It's between 20 and 28, depending on the type of vessel.

Mr. Hubbard: So really we are looking at labour costs in terms of a foreign-flag vessel of, we'll say, about \$125 per day per person. With the Canadian flag, it would be in excess of \$250 to \$300 a day per person.

Mr. Johnston: You've had the chance to do your math.

Mr. Hubbard: I am just doing it very quickly,

Mr. Johnston: It is four times more.

• 1125

Mr. Hubbard: It's four times more? Why is it so high? What rates of pay do they get? Is it by the month, by the day or by the hour?

Mr. Johnston: It's monthly.

Mr. Hubbard: And it averages about how much for a Canadian sailor?

Mr. Johnston: It depends on the position.

Mr. Hubbard: For a deck hand, we'll say.

Mr. Johnston: A deck hand would make about \$35,000 to \$40,000 a year over a nine-month season on the Great Lakes, so that's \$4,000 a month.

[Traduction]

M. Johnston: Je voudrais réagir à deux commentaires. Tout d'abord, il nous arrive à l'occasion d'exploiter nos navires, comparables au Desgagnés, à l'extérieur du pays, sur les eaux internationales, avec des équipages canadiens et battant pavillon canadien. Ces occasions sont rares, tout simplement du fait de la concurrence.

En ce qui concerne un régime à deux poids deux mesures, je crois qu'il faut réaliser que ce qui fait les manchettes des journaux, ce sont les équipages qui arrivent en sandales et en shorts. Mais il y a un bon nombre de navires qui arrivent au Canada chaque jour et qui respectent les normes. Dans le domaine international, il y a de plus en plus de lois à ce sujet. Les sociétés de classification resserrent leurs normes, ainsi que les compagnies d'assurance. La CSL respecte les mêmes normes sur tous ses navires, qu'ils battent pavillon canadien ou étranger.

Le président: Étant donné la concurrence que nous avons pu observer quand nous avons visité les ports et les installations d'expédition par conteneur, par exemple, je ne pense pas que l'on puisse accepter un manque de ponctualité, ou autre comportement de ce genre, de la part des équipages.

M. Johnston: Je ne nie pas que cela puisse arriver à l'occasion.

M. Hubbard: Nous avons entendu dire ce matin que le coût de la main-d'œuvre sur un navire battant pavillon étranger était d'environ 3 000\$ par jour, mais que ces dépenses s'élevaient à 8 000\$ par jour pour un navire battant pavillon canadien. Est-ce que ces chiffres correspondent plus ou moins à la réalité?

Peut-on dire qu'en moyenne chaque navire a un équipage de 20 personnes?

M. Johnston: C'est plus élevé que cela, de 20 à 28 membres d'équipage selon le type de navire.

M. Hubbard: Donc, essentiellement, dans le cas d'un navire étranger, le coût serait d'environ 125\$ par jour et par membre d'équipage. Pour un navire canadien, cependant, le coût s'établirait entre 250\$ et 300\$ par jour et par personne.

M. Johnston: Vous avez eu l'occasion de faire le calcul.

M. Hubbard: Je l'ai fait très rapidement.

M. Johnston: Le coût est quatre fois cela.

M. Hubbard: Quatre fois plus? Pourquoi est-ce si élevé? Quel est leur taux de rémunération? L'équipage est-il payé au mois, à la journée, ou à l'heure?

M. Johnston: Il s'agit d'un salaire mensuel.

M. Hubbard: Quelles sont les moyennes pour un matelot canadien?

M. Johnston: Cela dépend de son poste.

M. Hubbard: Disons qu'il s'agit d'un matelot ordinaire.

M. Johnston: Son salaire serait d'environ 35 à 40 000\$ par an, pour une saison de neuf mois sur les Grands Lacs, ce qui donne 4 000\$ par mois.

[Text]

Capt Sjoquist: Let's put it this way: he's making about \$12 an hour.

Mr. Hubbard: For eight hours a day?

Capt Sjoquist: That's right, so it's about \$100 a day.

Mr. Hubbard: How do we get up to \$8,000, then? That would be 80 people aboard that—

Mr. Johnston: There's overtime and there are benefits.

Mr. Hubbard: But I want to get some real figures. We have to come to grips with this in terms of what it really costs to have a ship at sea with a Canadian flag on it and with a Canadian crew. How much is each crew member getting, in a 24-hour period, for being a member of that crew?

Mr. Johnston: The total daily cost of running that ship—that is, paying the crew its wages, with overtime and benefits such as medical plans and pension contributions—is in excess of \$8,000 Canadian per day for a crew of 29 sailors, including captain, chief, a full officer complement and a full and licensed crew. I don't have a calculator handy, but it is at least \$8,000 a day.

Mr. Hubbard: We can take it from there.

For these foreign vessels with foreign crews, owned by Canadian people, how do you do the business on that? Is there an office somewhere way off in Liberia that's cranking out the cheques and paying the bills?

What happens to the profits there? Are they brought back to Canada or do they go somewhere else? Do they fit anywhere into the Canadian tax scheme? Could you tell me that, Mr. Johnston, in terms of your own operations?

Mr. Johnston: We operate a commercial office in Boston, where our cargoes are booked and revenues are collected. The operation of the vessels is done out of Montreal. Our staff in Montreal take care of all the technical management of the ships. We employ a crewing agent to supply crews for our ships. We don't often hear the words you used, "repatriating profits", but it's not a big problem. Profits can be repatriated to Canada.

Mr. Hubbard: But are these crews paid in American dollars with an American bank? How do you actually handle the payment of your bills in Boston?

Mr. Johnston: We send U.S. dollars. We pay in U.S. dollars.

Mr. Hubbard: So for the Filipinos or Koreans—

Mr. Johnston: I don't know what they get paid in. We pay the agency.

Mr. Hubbard: Why did you pick Boston? Does it have some particular advantage? Are the ships registered under American flags?

Mr. Johnston: No, sir.

[Translation]

Capt Sjoquist: Exprimons-le d'une autre façon: il gagne environ 12\$ l'heure.

M. Hubbard: Pour une journée de huit heures?

Capt Sjoquist: C'est exact; il s'agit donc d'environ 100\$ par jour.

M. Hubbard: Comment arrivez-vous à 8 000\$, alors? Cela voudrait dire un équipage de 80 personnes. . .

M. Johnston: Il faut tenir compte des heures supplémentaires et des avantages sociaux.

M. Hubbard: Mais je voudrais arriver à des chiffres concrets. Nous voulons savoir quels sont les coûts réels pour un navire en haute mer qui bat pavillon canadien et dont l'équipage est canadien. Combien gagne un membre de l'équipage pour chaque période de 24 heures?

M. Johnston: Le coût d'exploitation quotidien—et cela couvre le salaire de l'équipage compte tenu des heures supplémentaires et des avantages sociaux tels que les régimes d'assurance-maladie et les cotisations à un régime de retraite—dépasse 8 000\$ canadiens par jour pour un équipage de 29 personnes, y compris le capitaine, le chef d'équipage, tous les officiers nécessaires et un équipage au complet possédant les licences requises. Je n'ai pas de calculatrice sous la main, mais cela s'élève à au moins 8 000\$ par jour.

M. Hubbard: On peut prendre cela comme point de départ.

Comment fonctionnent les choses dans le cas d'un navire qui est la propriété d'un armateur canadien et qui bat pavillon étranger? Est-ce qu'il y a un bureau quelque part au Libéria qui établit les chèques et paye les factures?

Qu'advient-il des bénéfices? Est-ce qu'ils sont ramenés au Canada ou est-ce qu'ils vont ailleurs? Comment le régime fiscal canadien s'applique-t-il à ces bénéfices? Pourriez-vous me répondre, monsieur Johnston, en vous référant à vos propres activités?

M. Johnston: Nous avons un bureau commercial à Boston, c'est là que les contrats de transport sont établis et que les recettes sont reçues. Les opérations sont dirigées de Montréal. Notre personnel à Montréal s'occupe de la gestion technique des navires. D'autre part, nous avons un agent de recrutement des équipages qui fournit le personnel requis pour nos navires. Nous n'entendons pas souvent les termes que vous utilisez: rapatriement des bénéfices, mais ce n'est pas un problème particulier. Les profits peuvent être ramenés au Canada.

M. Hubbard: Est-ce que les équipages sont payés en dollars américains avec des chèques tirés sur une banque américaine? Est-ce que vos factures sont réglées à Boston?

M. Johnston: Nous payons en dollars américains.

M. Hubbard: Donc, les Philippins ou les Coréens. . .

M. Johnston: Je ne sais pas quelle devise ils reçoivent. Nous payons l'agence.

M. Hubbard: Pourquoi avez-vous choisi Boston? Est-ce que vous y trouvez un avantage particulier? Est-ce que les navires sont immatriculés sous pavillon américain?

M. Johnston: Non, monsieur.

[Texte]

Mr. Hubbard: They're registered under what flag?

Mr. Johnston: The Bahamian flag.

Mr. Hubbard: But you don't put any money through offices in the Bahamas?

Mr. Johnston: It's a port of registry.

Mr. Hubbard: Okay, thank you.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): We have time for one more quick question or response, perhaps. We're running a little behind.

Mr. Fuchs: Yes, Mr. Jordan.

I have just one small information item for you, Mr. Hubbard. The ILO establishes a minimum wage for able seamen and it's supposed to be a bit of a yardstick out there. But keep in mind there's a lot of countries that do not ratify or implement ILO decisions. Even there, though, the minimum wage for able seamen was just raised on January 1 of this year to \$385 U.S. per month. That's a useful bit of information for you, sir.

Thank you.

Mr. Hubbard: Could Canadians go to a foreign country and register to work?

Capt Sjoquist: For \$385? Yes, it could be done.

Mr. Hubbard: Some of the guys in the Atlantic may soon look for that.

Mr. Hoepfner: I imagine farmers would like to have that kind of pay. It's looking better.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): I think we're going to close it down. We thank you very much for your input, gentlemen. We're running a little behind.

Capt Sjoquist: Thank you, members of the committee. As always, it was fun.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): The last group this morning is from the Windsor Harbour Commission, and I think they're here.

[Traduction]

M. Hubbard: Ils sont immatriculés sous quel pavillon?

M. Johnston: Le pavillon bahamien.

M. Hubbard: Mais l'argent ne passe pas par vos bureaux aux Bahamas?

M. Johnston: C'est un port d'immatriculation.

M. Hubbard: Bon, merci.

Le président suppléant (M. Jordan): Il nous reste peut-être assez de temps pour poser une question, rapidement. Nous prenons un peu de retard.

M. Fuchs: Oui, monsieur Jordan.

Je voudrais vous donner un petit renseignement, monsieur Hubbard. L'Organisation internationale du travail a fixé un salaire minimum pour les matelots brevetés qui nous sert plus ou moins de point de référence. Il faut toutefois noter qu'il y a bon nombre de pays qui ne ratifient pas, ou ne respectent pas, les décisions de l'OIT. Même dans ce domaine, cependant, le salaire minimum pour les matelots brevetés a été relevé le 1^{er} janvier dernier et est maintenant de 385\$ américains par mois. C'est peut-être un renseignement qui vous serait utile.

Merci.

M. Hubbard: Est-ce que des Canadiens pourraient aller à l'étranger et obtenir du travail?

Capt Sjoquist: Pour 385\$? Oui, cela pourrait se faire.

M. Hubbard: Dans la région Atlantique, certains rechercheront peut-être ce genre de travail.

M. Hoepfner: Je crois que les agriculteurs voudraient recevoir ce genre de rémunération. Cela semble attrayant.

Le président suppléant (M. Jordan): Je crois que nous allons terminer maintenant. Je vous remercie de votre contribution, messieurs. Nous prenons un peu de retard.

Capt Sjoquist: Je remercie les membres du Comité. Comme toujours, ce fut très intéressant.

Le président suppléant (M. Jordan): Les derniers témoins ce matin représentent la Commission de port de Windsor. Je crois qu'ils sont déjà là.

● 1130

Good morning, gentlemen. Mr. Ray is the chairman; would you like to introduce those with you?

Mr. Michael Ray (Chairman, Windsor Harbour Commission): Yes, sir. I am the chairman of the Windsor Harbour Commission. My name is Michael Ray and with me is Mr. David Cree, the General Manager and Chief Executive Officer of the Windsor Harbour Commission.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): We have your brief so you may go ahead with the opening statement. We are trying to limit the brief time to 15 minutes and this will allow us some time for questioning and we can still be finished on time.

Bonjour, messieurs. M. Ray est le président; aimeriez-vous présenter ceux qui vous accompagnent?

M. Michael Ray (président, Commission de port de Windsor): Oui, monsieur le président. Je suis président de la Commission de port de Windsor. Je m'appelle Michael Ray et je suis accompagné de M. David Cree, qui est le directeur général et chef de la direction de la Commission de port de Windsor.

Le président suppléant (M. Jordan): Nous avons reçu votre mémoire; je vous invite donc à faire votre déclaration liminaire. Nous vous demandons de bien vouloir limiter votre exposé à 15 minutes pour nous donner le temps de vous poser des questions et nous permettre de finir à l'heure.

[Text]

Mr. Ray: That's fine, Mr. Chairman. I suppose by now you're weary of people reading briefs at you but we do have some important points we would like to make.

First, we would like to say the Windsor Harbour Commission is, as you are aware, a federal agency created under the Harbour Commissions Act. Our mandate of course is to promote the port, administer federal government land, and administer our own land within the jurisdiction of the port.

We are governed by a commission of three people, one appointed by the City of Windsor, which happens to be in this case myself. My former colleagues on city council saw fit to appoint me to this commission for some matters of local concern, which we can touch on here as well today.

In addition, there are two other federally appointed members of the commission and we are the twentieth port in Canada in terms of volume, having a through-put of between 4 million tonnes and 6 million tonnes annually. The majority of our products are bulk cargo and are composed of salt, stone, and construction material, which is approximately 75% of the total, the balance being made up of grain, steel, cement, lumber, and petroleum products.

Therefore, the majority of our traffic is within the Great Lakes system and the St. Lawrence system. Nevertheless, there is 25% of the total that is foreign-oriented trade.

The city of Windsor, for those of you who may not be fully aware, is the southernmost major city of Canada in southwestern Ontario. Our port therefore services not just the city but southern Ontario. We are on the Great Lakes, that is to say, between Lake Erie and Lake St. Clair on the Detroit River across from approximately 4.5 million people in the city of Detroit.

The port is some 22 kilometres in length. It extends along the Detroit River and it has some 17 major docking facilities, some of which are owned by the commission and the balance by private owners. The port plays an important role in the economic life of the city. There are said to be, according to a survey and study we did in 1991, 1,100 direct or indirect jobs related to port activities, and it generates some \$22 million in income and \$10 million in tax revenue.

The Windsor Harbour Commission, like all harbour commissions, is self-sufficient. We pay our expenses from our port revenue. We are not a drain on the federal government. We have not raised our rates in some 10 years, although there is currently before the Minister of Transport our recent application for some significant cargo rate increases.

That's it by way of background, Mr. Chairman, but we do have some messages we'd like to leave with you.

[Translation]

M. Ray: C'est très bien, monsieur le président. J'imagine que vous êtes maintenant rendus au point où vous êtes las d'entendre des mémoires mais, nous avons quand même des questions importantes que nous aimerions soulever.

Premièrement, je tiens à vous dire que la Commission de port de Windsor est, comme vous le savez, un organisme fédéral créé sous le régime de la Loi sur les commissions portuaires. Notre mandat consiste alors à faire la promotion du port, à administrer nos terres et celles du gouvernement sur lesquelles nous avons compétence.

La Commission est régie par un conseil formé de trois commissaires dont un est nommé par la ville de Windsor, moi-même en l'occurrence. Mes anciens collègues du conseil municipal ont jugé bon de me nommer à cette commission pour que j'aborde certains sujets d'intérêt régional, certaines questions que je vais aborder ici aujourd'hui.

De plus, deux autres commissaires sont nommés par le gouvernement fédéral et le port de Windsor se classe vingtième au Canada en ce qui touche les marchandises qui y transitent, avec un tonnage total des mouvements s'établissant en moyenne entre 4 et 6 millions de tonnes par année. La plus grande part de ces marchandises, c'est-à-dire environ 75 p. 100 du total, consiste en produits en vrac et se compose de sel, de pierre et de matériaux de construction. Parmi les autres marchandises, on retrouve des céréales, de l'acier, du ciment, du bois et des produits pétroliers.

La plupart de nos navires restent à l'intérieur du système des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il reste que le commerce étranger représente 25 p. 100 de ce total.

Pour ceux qui ne le savent pas, la ville de Windsor est la ville la plus au sud du Canada qui se trouve dans la partie sud-ouest de l'Ontario. Notre port dessert non seulement la ville mais également la partie sud de l'Ontario. Nous sommes situés sur les Grands Lacs, c'est-à-dire que le port se trouve sur la rivière Detroit, entre le lac Érié et le lac St. Clair, directement en face de la ville de Detroit dont la population est d'environ 4,5 millions d'habitants.

Le port s'étire sur environ 22 kilomètres le long de la rivière Detroit et possède environ 17 bassins de desserte qui appartiennent soit à la Commission soit au secteur privé. Le port contribue énormément à la vitalité économique de la ville. Selon une étude réalisée en 1991, les activités maritimes de notre ville ont créé 1 100 emplois directs et indirects et représentent environ 22 millions de dollars en revenus et 10 millions de dollars en recettes fiscales.

La Commission de port de Windsor est, comme toutes les autres commissions de port, autonome. Nous payons nos dépenses à même nos revenus. Nous ne sommes pas un fardeau pour le gouvernement fédéral. La Commission n'a pas augmenté ses droits portuaires depuis 10 ans, mais elle a récemment présenté une demande au ministre des Transports pour augmenter de façon considérable les droits des marchandises.

Monsieur le président, c'est tout ce que nous avons à vous dire pour vous mettre au courant de notre situation, mais nous avons quelques messages que nous aimerions vous transmettre.

[Texte]

The first is that we do believe the harbour commission system has served the Canadian public and the federal government well in the last 75 years. We believe the operation of our port is a federal undertaking and ought to remain such. We are therefore opposed to any form of devolution of authority, of jurisdiction, or of real property to the provincial government or to the municipal government or to the private sector. We believe harbour commissions have proven their worth and we're really hopeful that neither this committee nor the government will do us any harm. We want well enough left alone.

We do, however, believe there is need for a study of the marine industry as it relates to harbour commissions in the context of a national transportation policy. We do not think you can consider marine traffic and trade and transportation in isolation from rail or highway transport. Without an efficient truck and rail service a port cannot survive and prosper, and vice versa. Although it may be beyond the parameters of your committee here, we do believe that this transportation policy, as you change it, is going to fit within an integrated national transportation policy that encompasses all three components.

Having said that, there are some specific recommendations. We don't want major change from our structure, but we do have some recommendations to make on matters that we think will help us operate more efficiently.

First, we have a recommendation on the by-law approval process. Under the current system of the Harbour Commissions Act we have to obtain Order in Council approval for by-law changes. This is a very time-consuming, sometimes expensive process. We would recommend that for the most part authority to pass by-laws be delegated to the local harbour commission in those areas related to administration and the operation of our own port and in matters related to fees we charge on our own land.

As relates to harbour dues and cargo rates that affect other operators and other lands, we do believe the Order in Council approval process should be maintained, but we would hope there would be some way to shorten the time required for the processing of such by-law changes.

We have a recommendation in the brief on real property management and the approval process we have to go through for our leases. Again, it's the same thing. It's a time-consuming process to get ministry approval for leases. We think that power could be delegated to the local harbour commission.

We're more concerned, however, about flexibility, which we don't have, with respect to joint ventures or even taking equity positions in business undertakings. A harbour commission under the current legislation is greatly restricted and the approval process, again, is quite cumbersome. We would like to see some greater powers with respect to joint ventures and equity positions taken by harbour commissions so that we can more adequately respond to business opportunities as they arise.

[Traduction]

Premièrement, nous croyons que le système des commissions portuaires rend de très bons services au public canadien et au gouvernement fédéral depuis 75 ans. Selon nous, l'exploitation d'un port relève de la compétence fédérale et cela ne devrait pas changer. Nous nous opposons à toute forme de délégation de pouvoir, de compétence ou de portefeuille de biens immobiliers au gouvernement provincial, aux municipalités ou à des intérêts du secteur privé. Nous croyons que les commissions portuaires ont su démontrer leur juste valeur et nous espérons fermement que ni ce comité ni le gouvernement nous feront du tort. Le système fonctionne très bien. Nous voulons qu'on nous laisse tranquilles.

Cependant, nous croyons qu'il faut examiner l'industrie maritime et les commissions de port dans le cadre d'une politique nationale sur les transports. Selon nous, on ne peut pas étudier le commerce et le transport maritimes en faisant abstraction du transport ferroviaire et routier. Si le service de transport routier et ferroviaire n'est pas efficient, un port ne peut espérer survivre et prospérer. L'inverse est également vrai. Quoique notre proposition puisse dépasser le mandat de votre Comité, nous croyons que cette politique sur les transports, au fur et à mesure que vous y apporterez des modifications, va devoir faire partie d'une politique nationale intégrée sur les transports qui tient compte des trois volets.

Cela dit, nous aimerions vous faire part de certaines recommandations précises. Nous ne voulons pas modifier notre structure de façon draconienne, mais nous avons quelques recommandations à faire pour améliorer notre efficacité.

Notre première recommandation porte sur le processus d'approbation des règlements. En vertu du régime établi par la Loi sur les commissions portuaires, une commission doit faire approuver par décret tous ses règlements. Voilà un processus qui est très lourd, qui prend du temps et qui coûte cher. Par conséquent, nous recommandons de déléguer directement aux commissions le pouvoir d'adopter les règlements en ce qui concerne l'administration et l'exploitation du port, ainsi que tous les droits exigibles pour les biens des commissions.

Pour ce qui est des droits portuaires et des tarifs de fret qui touchent d'autres clients et d'autres terres, nous croyons que l'approbation par décret devrait être conservée mais qu'il faudrait prendre des mesures pour raccourcir le délai nécessaire au traitement.

Nous avons une recommandation dans ce mémoire qui porte sur la gestion immobilière et le processus d'approbation qu'il faut suivre afin d'obtenir un bail. Encore une fois, c'est la même chose. Le processus qu'il faut suivre afin d'obtenir l'approbation ministérielle de nos baux est très long. Nous recommandons par conséquent qu'on délègue cette responsabilité directement aux commissions portuaires locales.

Nous sommes cependant plus préoccupés par notre manque de souplesse quant aux possibilités de participer aux coentreprises ou d'avoir des intérêts financiers dans des entreprises. La loi actuelle limite de beaucoup la participation d'une commission de port et, encore une fois, le processus d'approbation prend beaucoup de temps. Nous aimerions obtenir plus de pouvoir nous permettant de participer davantage aux coentreprises et d'avoir des intérêts financiers pour qu'on puisse réagir mieux aux possibilités commerciales qui se présentent.

[Text]

On the borrowing power we have the same submission to make. There is, again, authority to borrow. We haven't been doing it. One reason is it's too cumbersome a procedure to make application and get ministerial approval. We want to be in a position where those time delays can be overcome so that we can quickly respond to business opportunities that may require increased capitalization. Therefore we need a fast-tracking of the approval processes.

Mr. Chairman, these three recommendations are interrelated. As I've repeated, they each relate to our flexibility and our being able to take on, together with the private sector, business opportunities when they arise. If we could cut out the unnecessary step of having to go to the federal government at every turn for an approval, it would greatly help our system.

We have another submission to make on the talk that is going around now about commission revenues being taken by the federal government in terms of a dividend policy. Under section 19 of the Harbour Commissions Act, we are permitted to yearly get approval to transfer any surplus funds we have into our harbour development fund. We are now in receipt of information from the minister that we should be preparing for some kind of future dividend policy by which the federal government would take a portion of those surplus funds. That is a matter of some grave concern to us.

We can appreciate the need of the federal government for other sources of revenue, but in the final analysis that money will come from cargo rates and from our port users lease rental rates. Therefore, it will eventually add to the cost of operations for those people. We think it therefore has to be carefully thought out how the federal government intends to take this money from local port authorities, harbour commissions especially.

I indicated we don't expect there to be and hope there will not be any significant change in the structure of how commissions are created and managed. As I've indicated, the harbour commissions have local input through the representatives who are chosen to sit on the commissions. We believe that's very important in the operation of the commissions and in the responsibilities we undertake. We do believe there should be and should continue to be local participation in the governance of the commissions.

It's important to remember—I think I can speak personally on this—that municipalities are greatly concerned about how local ports are governed. They're concerned that their power of appointment not be taken away from them. They're concerned not just that they have the power to appoint their own representatives to commissions but also that the federal government continue to appoint local representatives to the local harbour commissions.

[Translation]

Notre recommandation quant au pouvoir d'emprunt est dans le même ordre d'idées. Il nous faut un pouvoir d'emprunt. Nous n'avons pas emprunté de l'argent jusqu'à présent. L'une des raisons, c'est que le processus qu'il faut suivre afin de faire une demande et d'obtenir l'approbation ministérielle est très lent. Nous voulons être en mesure d'éliminer ces délais, afin de pouvoir réagir rapidement face à des occasions d'affaires qui peuvent exiger plus de capitaux. Nous avons donc besoin qu'on accélère les processus d'approbation.

• 1140

Monsieur le président, ces trois recommandations sont inter-reliées. Je le répète, elles sont liées à notre souplesse d'action et à notre capacité de tirer profit, de concert avec le secteur privé, des occasions d'affaires au moment où elles se présentent. Si nous pouvions nous passer de l'étape inutile qui consiste à demander l'approbation du gouvernement fédéral à chaque fois, tout irait beaucoup mieux pour nous.

Un autre sujet que nous abordons dans notre mémoire est le fait qu'il est question maintenant que le gouvernement fédéral s'approprie une partie des recettes des commissions portuaires sous forme de dividendes. Aux termes de l'article 19 de la Loi sur les commissions portuaires, nous pouvons chaque année obtenir l'autorisation de verser nos fonds excédentaires dans le fonds de réserve du port. D'après des renseignements que nous avons reçus du ministre, nous devons nous préparer à nous voir imposer dorénavant une sorte de politique de dividendes en vertu de laquelle le gouvernement fédéral prendrait une partie de ces fonds excédentaires. C'est une question qui nous préoccupe beaucoup.

Nous pouvons comprendre que le gouvernement fédéral a besoin d'autres sources de revenu, mais en fin de compte, cet argent viendra des droits de cargaison et des loyers payés par les usagers du port. Cela augmentera donc éventuellement leurs coûts d'exploitation. Par conséquent, nous pensons qu'il faut bien réfléchir à la façon dont le gouvernement fédéral entend prendre cet argent aux administrations portuaires locales, en particulier aux commissions portuaires.

Comme je l'ai déjà dit, nous ne nous attendons pas à ce qu'on apporte des changements significatifs à la structure des commissions et à leur administration, et nous espérons qu'il n'y en aura pas. Je répète que les autorités locales participent aux commissions portuaires par l'entremise des représentants qui sont choisis pour siéger au sein des commissions. Nous estimons que c'est très important pour le fonctionnement des commissions et pour l'exercice de nos responsabilités. Nous croyons vraiment que des représentants locaux doivent continuer de participer à la régie des commissions.

Il est important de se rappeler—je pense que je peux parler à titre personnel à cet égard—que les municipalités s'intéressent vivement à la façon dont les ports locaux sont régis. Les autorités municipales tiennent à ce qu'on ne les prive pas du pouvoir de nommer un représentant. Elles ne tiennent pas seulement à ce qu'on ne les prive pas du pouvoir de nommer leurs propres représentants au sein des commissions, mais elles tiennent également à ce que le gouvernement fédéral continue de nommer des représentants locaux au sein des commissions portuaires locales.

[Texte]

That doesn't take away from the fact that this is still—and always will be, we hope—a federal agency operating in a local setting, undertaking a national mandate within this local jurisdiction. We do believe, though, that by having this kind of representation on a harbour commission you guarantee that local considerations will be addressed. I think in the eyes of local communities the harbour commission's credibility is enhanced when they see their own local people participate in the operation of a federal government agency.

We have other submissions in our brief related to the seaway.

How are we fixed for time, Mr. Chairman?

The Acting Chairman (Mr. Jordan): We're doing okay. You have another three or four minutes.

Mr. Ray: Perhaps I could indicate some of our recommendations regarding the seaway. We do believe there should be a board of directors established with private sector input to ensure responsibility of the seaway to the industry and the marketplace. We wouldn't go so far as Mr. Comuzzi's report recommends in that regard. We do believe though they should remove the responsibility for various bridges and tunnels and the costs associated with those from the seaway's mandate.

• 1145

We're really interested in some examination of opportunities for a closer and more productive relationship with the St. Lawrence Seaway Development Corporation without jeopardizing Canada's sovereignty over a majority of the system's infrastructure. This would include marketing and public relations and could eventually lead to the merging of those functions, resulting in some considerable operational savings.

Regardless of the future management structure of the seaway, its physical integrity must be maintained and its future capital cost requirements will have to be fulfilled. We do not believe this can be done by increasing tolls. Further toll increases are counterproductive and only result in cargo losses.

On the question of pilotage, I was interested to note some of the comments made a few moments ago. By way of example, it costs approximately \$27,500 for round-trip passage through the seaway to Windsor, a trip that takes approximately eight days. That parallels some of the numbers you had there, sir, a few moments ago. But just as important as the cost is the delay.

In 1993 and 1994, the Great Lakes Pilotage Authority Ltd. experienced a shortage in the supply of pilots required for the Detroit and St. Clair River areas. This resulted in numerous expensive delays to the shipping industry, an intolerable situation in any event and particularly when one looks at the cost.

[Traduction]

Il n'en reste pas moins que les administrations portuaires sont—et continueront d'être, nous l'espérons—des organismes fédéraux oeuvrant dans un contexte local, c'est-à-dire exerçant un mandat national dans une localité donnée. Nous croyons, cependant, qu'une telle représentation au sein d'une commission portuaire garantit qu'on tiendra compte des préoccupations locales. Je pense qu'aux yeux des autorités locales, la crédibilité d'une commission portuaire augmente du fait qu'elle voit ses propres résidents locaux participer à l'administration d'un organisme du gouvernement fédéral.

Nous présentons d'autres instances dans notre mémoire au sujet de la Voie maritime.

Combien de temps nous reste-t-il, monsieur le président?

Le président suppléant (M. Jordan): Il n'y a pas de problème, il vous reste encore trois ou quatre minutes.

M. Ray: Je pourrais peut-être vous faire part de quelques-unes de nos recommandations concernant la Voie maritime. Nous croyons vraiment qu'il faut établir un conseil d'administration, avec la participation du secteur privé, afin de garantir la responsabilité de la Voie maritime envers l'industrie et le marché. Nous n'irions pas aussi loin que la recommandation du rapport de M. Comuzzi à cet égard. Nous croyons cependant qu'il faut retirer du mandat de la Voie maritime la responsabilité des divers ponts et tunnels ainsi que les coûts qui y sont associés.

Il y a vraiment lieu d'examiner la mesure dans laquelle on pourrait établir une relation plus étroite et plus productive avec la Corporation de développement de la Voie maritime du Saint-Laurent, sans compromettre la souveraineté actuelle du Canada sur la plus grande part de l'infrastructure de la Voie maritime. Cette relation pourrait se faire au titre de la mise en marché et des relations publiques et pourrait même mener à la fusion de diverses fonctions, ce qui entraînerait d'importantes économies opérationnelles.

Quelle que soit la structure de gestion future de la Voie maritime, son intégrité physique et sa capacité de répondre à l'évolution du marché doivent être garanties par un engagement ferme envers les investissements futurs. Nous ne croyons pas que cela puisse se faire par une augmentation des droits de péage. De nouvelles augmentations des droits de péage iraient à l'encontre du but recherché, car elles ne feraient qu'entraîner des pertes de cargaison.

En ce qui concerne le pilotage, j'ai été très intéressé par certains des commentaires entendus il y a quelques instants. Par exemple, il faut payer environ 27 500\$ pour franchir la Voie maritime et se rendre à Windsor et en revenir, ce qui prend environ huit jours. Ce chiffre se compare à certains des chiffres que vous venez de donner, monsieur. Mais il y a un autre élément tout aussi important que le coût et il s'agit des retards.

En 1993 et en 1994, l'Administration de pilotage des Grands lacs n'avait pas un nombre suffisant de pilotes pour assurer le passage dans les secteurs de Detroit et de la rivière St. Clair. À cause de cela, l'industrie navale a dû subir de nombreux retards coûteux; cette situation intolérable est encore pire quand on pense à ce qu'il en coûte pour obtenir le service.

[Text]

We really do believe it is ludicrous that such a small number of pilots—we're told it's approximately 250 people—in both the Great Lakes and the Laurentian Pilotage Authority districts have such a significant, and at times detrimental, impact on the entire St. Lawrence Seaway system. It's an excessively expensive service, and in recent years hasn't been particularly efficient.

We therefore have a few recommendations. The first is that the current pilotage authorities must become more market-driven and provide a more efficient and cost-effective service.

Second, there should be no requirement for pilotage on those lake vessels with experienced captains in the three districts administered by the Laurentian Pilotage Authority. Apparently they don't need them in the Great Lakes Pilotage Authority, but they do in the Laurentian Pilotage Authority, which puzzles us.

Third, the licensing of pilots and the granting of exemption certificates should be removed from the pilotage authorities themselves and transferred, we believe, to the Canadian Coast Guard. We wouldn't go as far as the Comuzzi report, giving it to some binational body.

Fourth, we recommend that acceptance of the B licensing exemption for ocean vessel masters on the Great Lakes should be negotiated with the United States.

We have other comments in the brief, Mr. Chairman, on the Canadian Coast Guard, but I think I'll let you read those.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): Thank you, Mr. Ray. Some of those we may touch on in the questions.

Mr. Cree, do you have anything to add to Mr. Ray's submission?

Mr. David Cree (General Manager and Chief Executive Officer, Windsor Harbour Commission): No, thank you, Mr. Chairman, but I'll certainly be available to answer questions.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): Thank you very much. I appreciate your condensing what you said from your report. I have brushed through it here, and it looks like an excellent report. You've touched upon the concerns that others have touched upon too. We're going to open it up to questions.

Mr. Hoepfner: I appreciate your report. I was kind of confused during the questioning when my figures were so far out. I thought I had a pretty good computer up here on the pilotage. I'm going to check it out. I'll go back to it.

Your report is very thorough. One thing I am concerned about is that you want more authority, which is probably more efficient. What kind of checks would be in there as far as your borrowing authority and some of the costs? If the Governor in Council loses that authority, there should be some kind of a safety valve so that the public is protected.

[Translation]

Nous croyons vraiment qu'il est absurde qu'un si petit nombre de pilotes—à ce qu'on nous dit, il y en a environ 250 en tout—à l'Administration de pilotage des Grands Lacs et à l'Administration de pilotage des Laurentides—puisse avoir un effet si important et, parfois, si néfaste, sur la Voie maritime du Saint-Laurent tout entière. Ce service extrêmement onéreux ne brille pas par son efficience depuis quelques années.

Nous souhaitons donc formuler quelques recommandations. Premièrement, les administrations de pilotage actuelles doivent être mieux axées sur le marché et fournir des services plus efficaces et plus économiques.

Deuxièmement, on ne devrait pas obliger les capitaines de laquiers expérimentés à obtenir des services de pilotage dans les trois districts administrés par l'Administration de pilotage des Laurentides. Apparemment, ils n'en ont pas besoin dans le district de l'Administration de pilotage des Grands lacs, mais ils en ont besoin dans celui de l'Administration de pilotage des Laurentides, ce qui nous laisse perplexes.

Troisièmement, l'accréditation des pilotes et l'octroi de certificats d'exemption devraient être confiés à la Garde côtière canadienne plutôt qu'aux administrations de pilotage, d'après nous. Nous n'irions pas jusqu'à suggérer comme le rapport Comuzzi de confier ce mandat à un organisme binational.

Quatrièmement, nous recommandons qu'on négocie avec les États-Unis l'acceptation de l'exemption de permis «B» pour les capitaines de navires océaniques qui viennent sur les Grands Lacs.

Notre mémoire contient d'autres commentaires, monsieur le président, au sujet de la Garde côtière canadienne, mais je pense que nous vous laisserons le soin de les lire.

Le président suppléant (M. Jordan): Merci, monsieur Ray. Certaines de nos questions porteront peut-être sur ce sujet.

Monsieur Cree, avez-vous quelque chose à ajouter à l'exposé de M. Ray?

M. David Cree (directeur général et chef de la direction, Commission de port de Windsor): Non, merci, monsieur le président, mais je suis certainement disposé à répondre aux questions.

Le président suppléant (M. Jordan): Merci beaucoup. Je vous remercie beaucoup d'avoir condensé le contenu de votre mémoire. Je l'ai parcouru rapidement et il me semble que c'est un excellent mémoire. Vous avez abordé les préoccupations que d'autres ont également abordées. Nous allons maintenant passer aux questions.

M. Hoepfner: Je vous remercie de votre mémoire. J'étais un peu perdu pendant les questions tout à l'heure, lorsque mes chiffres étaient complètement erronés. Je croyais avoir d'assez bonnes données informatiques sur le pilotage. Je vais aller vérifier.

Votre mémoire est très complet. Une chose qui me préoccupe est le fait que vous voulez plus d'autorité, ce qui est probablement plus efficace. Cependant, quel genre de contrôles existerait quant à votre pouvoir d'emprunt et à certains de vos coûts? Si le gouverneur en conseil perdait son autorité actuelle, il faudrait une sorte de soupape de sûreté afin de protéger les Canadiens.

[Texte]

Mr. Ray: In the brief we say that national criteria can be established through legislation so that the federal interest is protected. There is no reason that it cannot be written into the legislation, the regulations or ministerial practice. There can be established criteria for leases and licences that are granted to some of the tenants. There can be established criteria for borrowing.

In that way I think national, government and ministerial interests are protected, yet the local authority would have the flexibility to meet business opportunities, and these things would be more fast-tracked than they are now.

Mr. Hoepfner: I know that in the railway system, regulations are sometimes a huge hindrance. We have something like 500 different types of regulations.

Do you have an estimate of what kind of savings could be accomplished by this? That is what we're dealing with—trying to get our costs down to become competitive in the whole system.

Mr. Ray: I don't think we have a cost figure on that, but we currently have a couple of situations in Windsor that are considerably delayed by the federal government requirements—not just this ministry of transport, but others as well.

We are trying to negotiate the operation of a new marina within the city of Windsor that would be joint ventured between the harbour commission and the city. We also have a three-way land transaction involving a major developer in the city. We are trying to acquire some land in a land exchange between the city, the developer and the harbour commission. Because of delays this has gone on for at least a year in terms of getting an exchange of correspondence and approvals between our harbour commission and the federal government, let alone the city approvals, which in this case were more quickly forthcoming than from the federal government.

I can't put a dollar figure on it, but in the past there have been instances where people showed an interest in development on the waterfront, but were forced to go elsewhere and not deal with us because we didn't have the capacity to quickly approve. So we couldn't be a participant in the investment.

Mr. Hoepfner: I notice that you are also property owners and not just regulating.

Mr. Ray: Yes, we are.

Mr. Hoepfner: How do you deal with over-taxation? There's such a huge disparity in property taxes between the terminals at Thunder Bay and Duluth. It's killing part of our trade, I think. How do you deal with it?

Mr. Ray: Do you mean municipal property taxes?

Mr. Hoepfner: Yes. That is one of the big costs.

Mr. Cree: We've shared in a study with other ports, and we know that American...aside from the port authorities having taxing authority, the tax rates on their facilities are much lower than ours are. In the study we looked at, Windsor's are

[Traduction]

Mr. Ray: Nous disons dans le mémoire qu'on peut établir par voie législative des critères nationaux afin de protéger l'intérêt fédéral. Rien n'empêche qu'on le spécifie dans la loi, les règlements ou la procédure ministérielle. On peut établir des critères pour les baux et les permis accordés à certains des locataires. On peut également établir des critères pour les emprunts.

Je pense qu'on pourrait ainsi protéger les intérêts de la nation, du gouvernement et du ministère tout en accordant à l'autorité locale la souplesse nécessaire pour profiter des occasions d'affaires qui se présenteraient, parce que tout se ferait plus rapidement que maintenant.

Mr. Hoepfner: Je sais que dans le secteur ferroviaire, les règlements constituent parfois une grosse entrave. Nous avons environ 500 différentes sortes de règlements.

Avez-vous évalué les économies que vous pourriez ainsi réaliser? C'est de cela qu'il s'agit—nous essayons de réduire nos coûts afin de devenir concurrentiels dans l'ensemble du réseau.

Mr. Ray: Je ne pense pas que nous ayons de chiffres à cet égard, mais nous avons actuellement à Windsor quelques projets qui sont considérablement retardés par les exigences du gouvernement fédéral—pas seulement celles du ministère des Transports, mais d'autres également.

Nous essayons de négocier l'exploitation d'une nouvelle marina dans la ville de Windsor et il s'agirait d'une entreprise conjointe de la commission portuaire et de la municipalité. Nous sommes également en train de négocier une transaction foncière à trois, à laquelle participerait notamment un important promoteur de la ville. Nous essayons d'acquérir des terrains au moyen d'un échange de terrains entre la ville, le promoteur et la commission portuaire. L'affaire dure maintenant depuis au moins un an, car elle a été retardée par l'échange de correspondance entre notre commission portuaire et le gouvernement fédéral pour obtenir les approbations nécessaires, en plus des autorisations de la municipalité, que nous avons reçues plus rapidement que celles du gouvernement fédéral.

Je ne peux pas vous donner de chiffres précis, mais il est arrivé dans le passé que des gens manifestent un intérêt pour l'aménagement du secteur riverain, et ils ont cependant dû aller ailleurs au lieu de traiter avec nous parce que nous ne pouvions pas approuver rapidement le projet. Nous n'avons donc pas pu participer à l'investissement.

Mr. Hoepfner: Je remarque que vous n'administrez pas seulement des biens fonciers, mais que vous en êtes également propriétaires.

Mr. Ray: Oui, en effet.

Mr. Hoepfner: Que faites-vous face aux taxes élevées? Il y a une disparité tellement énorme entre les taxes foncières des terminaux de Thunder Bay et de Duluth. Cela détruit une partie de notre commerce, je pense. Comment vous en tirez-vous?

Mr. Ray: Voulez-vous parler des taxes foncières municipales?

Mr. Hoepfner: Oui. C'est l'un des coûts élevés.

Mr. Cree: Nous avons participé à une étude avec d'autres ports et nous savons qu'aux États-Unis... en plus du fait que les administrations portuaires ont le pouvoir de taxer, les taux d'impôt foncier pour leurs installations sont beaucoup plus

[Text]

not nearly as high as Thunder Bay's. I keep using that example. We make that point as often as we can with municipal governments—that they need to keep these costs down if they're going to continue to have industry come in. But it is a concern and we do make representations to the municipality on every occasion we can.

Mr. Hoepfner: I was representing the farm industry and small manufacturing. Property taxes are a huge cost. I think in Thunder Bay we heard that the taxation takes 30% of their total revenues. So it's huge.

• 1155

Mr. Cree: I think I've seen numbers whereby an elevator in Thunder Bay would pay as much as 10 times as one in Duluth. We see the same kinds of things with our competitor across the river in Detroit.

Mr. Hoepfner: Thank you, gentlemen.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): Mr. Mercier.

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Monsieur Ray, j'aurais deux questions à poser. La première est celle-ci. Dans quelle mesure le fonctionnement du Port de Windsor dépend-il du réseau ferroviaire?

Mr. Ray: I'm not sure how to measure the degree of reliance on the railway system. But do you have a measure for that?

Mr. Cree: We certainly do rely on the railway system to some extent, but not as much as some ports, for example, that would be in the container business, which we are not. To repeat, in the particular case of Windsor, we don't rely as significantly on rail transportation as ports such as Montreal or Halifax that would have major container facilities. A large portion of our cargo is either brought to the port or taken away from the port by water.

Certainly, there is some reliance on rail. It always is a concern for us if we see strikes or if we see increases that may impact on the port. But those impacts would, as I said, not be as significant as they would be for some major container ports.

A large percentage of our products. . . for example, our. . . [Inaudible—Editor]. . . about 35% is mined right on the handling facility and the mine is right on the waterfront. It's then put directly on ships or barges and goes out of the city, although some in recent years have gone out by rail.

Does that answer your question, sir?

Mr. Mercier: Dans vos recommandations sur la Voie maritime, comment voyez-vous le problème en ce qui concerne l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent? Que pensez-vous du fait que la Voie maritime du Saint-Laurent passe en partie aux États-Unis? Comment voyez-vous la collaboration entre les deux pays en ce qui concerne la gestion de la Voie maritime?

[Translation]

faibles que les nôtres. L'étude nous a montré que les taxes sont loin d'être aussi élevées à Windsor qu'à Thunder Bay. J'utilise toujours ce port comme exemple. Nous faisons valoir aussi souvent que possible auprès des administrations municipales qu'elles doivent maintenir ces coûts au plus bas niveau possible si elles veulent que des entreprises continuent de venir chez nous. C'est tout de même une préoccupation et nous en saisissons la municipalité chaque fois que l'occasion se présente.

Mr. Hoepfner: J'ai représenté le secteur agricole et celui des petits manufacturiers, et pour eux, les impôts fonciers constituent un coût énorme. Je crois qu'on nous a dit à Thunder Bay que les taxes accaparent 30 p. 100 des recettes totales du port. C'est donc énorme.

Mr. Cree: J'ai cru voir des chiffres selon lesquels les taxes pour un élévateur de Thunder Bay seraient jusqu'à dix fois plus élevées qu'à Duluth. Nous voyons des écarts de cette nature dans le cas de notre concurrent de l'autre côté de la rivière, à Detroit.

Mr. Hoepfner: Merci, messieurs.

Le président suppléant (M. Jordan): Monsieur Mercier.

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Mr. Ray, I have two questions to ask. Here is the first one. To what degree does the operation of Windsor Harbour depend on the railway system?

Mr. Ray: Je ne sais pas exactement comment on pourrait déterminer dans quelle mesure nous dépendons du réseau ferroviaire. Mais avez-vous une idée de ce qu'il en est?

Mr. Cree: Nous dépendons certainement du réseau ferroviaire dans une certaine mesure, mais pas autant que certains autres ports, comme les ports qui reçoivent des conteneurs, par exemple, ce qui n'est pas notre cas. Je répète que dans le cas particulier de Windsor, nous ne dépendons pas autant du transport ferroviaire que des ports comme celui de Montréal ou de Halifax, qui ont d'importantes installations pour conteneurs. Une grande partie de nos marchandises parvient au port par bateau et en repart ainsi.

Mais nous dépendons certainement quelque peu du réseau ferroviaire. Nous sommes toujours inquiets lorsque nous voyons des grèves ou des hausses qui pourraient avoir des répercussions sur le port. Cependant, comme je l'ai dit, ces répercussions ne seraient pas aussi importantes pour nous que pour certains grands ports à conteneurs.

Un grand pourcentage de nos produits. . . par exemple, nos. . . [Inaudible—Éditeur]. . . environ 35 p. 100 de ce produit est extrait à l'endroit même où se trouve l'installation de manutention, car la mine est située sur la rive même. Le minerai est alors chargé directement à bord de navires ou de chalands qui l'acheminent à l'extérieur de la ville, mais ces dernières années, une partie a été transportée par chemin de fer.

Cela répond-il à votre question, monsieur?

Mr. Mercier: In your recommendations on the Seaway, how do you see the problem concerning the St. Lawrence Seaway Authority? What do you think of the fact that the St. Lawrence Seaway runs partly through the United States? How do you see the cooperation between the two countries on the issue of the Seaway?

[Texte]

Mr. Ray: As we indicated, we think there can be a joint board of directors, again with some private sector input to ensure responsibility to the seaway, to the industry and the marketplace. But I shouldn't have said joint. We do not want nor do we believe our Canadian sovereignty should be interfered with, with respect to the operation of the seaway. We can't see how a national asset should be turned over to some third-party, non-sovereign country.

By the same token, we do believe that what we seek to accomplish through that kind of mechanism would really be a more efficient operation of the seaway and therefore joint action on marketing and on reducing costs of seaway operation, especially in our relationship with the St. Lawrence Seaway Development Corporation.

We believe the future of the seaway doesn't depend so much on the organizational structure of the seaway as it does on joint cooperation between the two countries. So we're sharing more of the same initiatives together.

M. Mercier: Merci.

Mr. Jackson: I have one quick question, Mr. Chairman. As a federal government, we seem to run into this problem all the time. You want rights, but I'm not sure how much responsibility you require. I think when an asset is turned over to people operating it... A lot of these assets took a long time to build up and there's a lot of federal funds involved. Revenue is scarce. If the ports are making money at all, notwithstanding the fact that they have a mandate to maybe help develop the harbour, which is quite admirable, some of those funds should come back to the feds.

• 1200

I guess the last point I want to make is that the taxation is a problem and the municipalities are the ones that are charged with that responsibility and should have a look at it.

Mr. Ray: It seems to us, though, that what you're saying on the one hand about municipal taxes is only going to be compounded if we then see the federal government take off the top much of our surplus, which is used for future development of the port, understanding that this money only comes from the port users and they already are... We, as I said, have an application for rate increases before the Minister of Transport now, and some of the port users have expressed their concerns to us about that.

If they ever saw that the federal government now was looking to take some of the surplus that is not currently taken from the surplus of the harbour commission, I'm sure they would be even more vociferous in their objection to some rate increases, which we haven't increased in 10 years. So we have some concerns about that.

[Traduction]

M. Ray: Comme nous l'avons dit, nous pensons qu'on peut créer un conseil d'administration mixte, encore une fois avec la participation du secteur privé, afin de garantir la responsabilité de la Voie maritime envers l'industrie et le marché. Mais je n'aurais pas dû dire un conseil mixte. Nous ne voulons pas et nous ne croyons pas qu'on doive compromettre la souveraineté du Canada, en ce qui concerne l'exploitation de la Voie maritime. Nous ne voyons pas pourquoi un actif national devrait être cédé à un tiers, qui ne serait pas un pays souverain.

De même, nous croyons vraiment que notre but, en proposant un mécanisme de cette nature, est d'obtenir une voie maritime qui fonctionne plus efficacement, ce qui signifie qu'on devrait agir conjointement dans le domaine de la mise en marché et de la réduction des coûts d'exploitation de la Voie maritime, en particulier dans le cadre de nos rapports avec la Corporation de développement de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Nous croyons que l'avenir de la Voie maritime ne dépend pas tellement de la structure organisationnelle de son administration; elle dépend plutôt de la coopération entre les deux pays. Nous devons donc prendre plus d'initiatives ensemble.

Mr. Mercier: Thank you.

M. Jackson: J'ai une brève question à poser, monsieur le président. Le gouvernement fédéral semble toujours faire face au même problème. Vous voulez des droits, mais je ne sais pas quel degré de responsabilité vous demandez. Lorsqu'un actif est cédé à des gens pour qu'ils l'exploitent, je pense... Il a fallu beaucoup de temps pour construire ces propriétés et le gouvernement fédéral y a investi beaucoup. Les recettes se font rares. Si les ports font des profits, en dépit du fait qu'ils ont pour mandat d'aider à aménager le secteur portuaire, ce qui est tout à fait admirable, certains de ces fonds devraient revenir au gouvernement fédéral.

Je tiens à dire, en dernier lieu, que la fiscalité fait problème et que ce sont les municipalités qui devront se pencher là-dessus puisqu'elles en ont la responsabilité.

M. Ray: Il nous semble que ce que vous proposez en matière de taxes municipales ne fera qu'ajouter au problème si le gouvernement fédéral nous enlève une bonne partie du surplus qui nous sert à assurer le développement futur du port. Il faut comprendre que cet argent provient des usagers du port et que ces derniers sont déjà suffisamment... Comme je l'ai dit, nous avons déjà soumis une demande d'augmentation de taux au ministre des Transports et certains des usagers du port ont manifesté leurs inquiétudes à ce sujet.

S'ils se rendaient compte que le gouvernement fédéral envisage maintenant d'accaparer une partie du surplus de la commission portuaire, je suis convaincu qu'ils s'opposeraient encore plus fermement à l'augmentation de certains taux, qui n'ont pas varié depuis 10 ans. C'est donc un aspect qui nous inquiète.

[Text]

We do not believe, as I said, in the devolution of those assets of the federal government to other governments or to the private sector. I agree with you that these assets took a long time in acquiring. They're federal assets and they should remain so, but we should not be, I would say, impeded in our development of the port by government policy that adds to the cost of development.

Mr. Jackson: I want to make one point clear, and it is that if you want the responsibility to look after the facility, I don't think you could have it both ways. Either it's a federal asset and we plough a lot of money into it, as we usually do, and collect the money by other methods, or we turn it over to you.

I think this is what the minister is looking for, that in cases where these things are viable and can be looked after at a local level... and you yourself said that in a lot of cases you could respond a lot faster; you wanted more controls of your by-laws, you wanted to spend... You guys get into that Orders in Council stuff and you start to spend money, but if anything goes wrong, then it comes right back to us. So if you're going to take the responsibility, you should take it fully.

Mr. Ray: We're not shirking any responsibility here. We are administering—just so we're clear—our own land and federal government land. We are leasing, licensing, and developing lands owned by both parties, and we're doing it in such a way that we make a profit on it, really a surplus. We are self-sufficient.

We're willing to undertake any future costs associated with that, I suppose, but what I'm saying is that we have this three-pronged problem with federal government approvals. They just simply take too long and are too inflexible. That's all we're asking for—administrative fast-tracking—so we can get on with the business of encouraging, promoting and assisting in the development of both federal government land and our own land.

Mr. Jackson: Mr. Chair, I wish to make a point here.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): Last one.

Mr. Jackson: The feds have a lot of ports and harbours. I think personally in cases where a harbour has a volume and it's making a dollar, maybe we should get some of those moneys, because we'll need them for the ones where the money is not generated. That's my own personal opinion.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): Charlie, you have the last word.

Mr. Hubbard: Thank you, Mr. Chairman.

You have followed the hearings of this committee in Hamilton and you have read the transcripts.

Mr. Ray: Yes, we have.

Mr. Hubbard: With your recommendation, you're saying that the harbour commission is a good way to manage a port. You have I think eight employees they cited in that—

[Translation]

Nous ne croyons pas, je l'ai souligné, à la dévolution des éléments d'actif du gouvernement fédéral à d'autres gouvernements ou au secteur privé. Il a fallu beaucoup de temps pour acquérir ces éléments d'actif, j'en conviens avec vous. Ils appartiennent au fédéral et doivent continuer à lui appartenir. Cependant, notre effort de développement du port ne doit pas être entravé par une politique gouvernementale qui rend le développement plus coûteux.

M. Jackson: Je tiens à dire que si vous voulez assumer la responsabilité de l'entretien de l'installation, vous ne pouvez pas avoir le beurre et l'argent du beurre. Il peut s'agir d'immobilisations qui appartiennent au fédéral et auxquelles le fédéral consacre beaucoup d'argent, comme c'est habituellement le cas, en trouvant d'autres moyens de recueillir les sommes nécessaires ou il peut s'agir d'immobilisations qui vous sont remises.

Je crois que c'est ce que souhaite le ministre dans les cas où ce genre de solution est viable et où la prise en charge peut être assurée à l'échelle locale... et, comme vous l'avez dit vous-mêmes, vous êtes en mesure de réagir beaucoup plus rapidement dans bon nombre de cas, vous souhaitez que votre réglementation s'applique davantage, vous souhaitez dépenser... Pas question de décrets qui vous permettent de dépenser allègrement tant que tout va bien et de revenir nous voir dès que les choses commencent à aller mal. Si vous assumez la responsabilité, vous devez l'assumer entièrement.

M. Ray: Nous n'esquivons aucune responsabilité. Permettez-moi de préciser que nous administrons nos terrains aussi bien que ceux du gouvernement fédéral. Nous louons, nous accordons des permis et nous faisons des activités de mise en valeur de manière à réaliser un bénéfice, un surplus en quelque sorte. Nous sommes autonomes.

Nous sommes disposés à assumer les coûts futurs. Cependant, comme je l'ai dit, les approbations du gouvernement constituent pour nous un triple problème. Le gouvernement fédéral est tout simplement trop lent et il n'est pas suffisamment souple. Tout ce que nous voulons, c'est accélérer le processus administratif pour que nous puissions favoriser la mise en valeur des terrains du gouvernement fédéral aussi bien que les nôtres.

M. Jackson: Monsieur le président, j'aurais une observation à faire.

Le président suppléant (M. Jordan): La dernière.

M. Jackson: Un grand nombre de ports appartiennent au gouvernement fédéral. D'après moi, les ports dont le degré d'activité assure la rentabilité doivent servir à financer ceux qui sont déficitaires. Du moins, c'est ce que je pense.

Le président suppléant (M. Jordan): Charlie, à vous le dernier mot.

M. Hubbard: Merci, monsieur le président.

Vous avez suivi les délibérations du Comité à Hamilton et vous en avez lu le compte rendu.

M. Ray: En effet, nous l'avons fait.

M. Hubbard: Dans le cadre de votre recommandation, vous vous prononcez en faveur de la commission portuaire comme instrument de gestion efficace d'un port. Vous avez, je crois, huit employés...

[Texte]

Mr. Ray: We have four. Windsor has the smallest number of employees of any harbour commission, and we'll say we have the largest tonnage per employee of—how many did we survey, the ports?

Mr. Cree: After Thunder Bay.

• 1205

Mr. Ray: Yes, this is Thunder Bay tonnage per person.

Mr. Hubbard: Maybe that brief included the four plus three commissioners. Is that it?

Mr. Ray: Yes, it might be that they included four employees and three commissioners.

Mr. Hubbard: They included the commissioners as being employees.

In terms of your commission, you have three. How many days per year do they work? Is it so many days a month or are they paid a per diem? I had the idea there were seven or eight people who were mentioned. To get back to the commissioners, what would their compensation be?

Mr. Ray: We're the same as all other commissioners.

Mr. Cree: Actually, the remuneration is set by Order in Council, sir. I believe Windsor's is set at one of the lower values, lower levels.

Mr. Hubbard: What is it now?

Mr. Cree: It's about \$140 a meeting.

Mr. Hubbard: And how many meetings would you have in a year?

Mr. Cree: By the Order in Council, the regular members are restricted to 20 meetings a year and the chairman is restricted to 30 meetings a year. They certainly work far more than that.

Mr. Hubbard: So there's no way they could be regarded as employees in terms of—

Mr. Ray: No.

Mr. Hubbard: They cited your total operational cost there as being I think \$600,000 or so a year. I'm doing this from memory, and perhaps you could refresh it.

Mr. Ray: No, the criticism was that there was some kind of high administrative cost compared to operational cost. Since then what we've done...

I should say to you that after we're done here we'll distribute a further brief we have prepared in response to the brief you received and the presentation you received. That brief is prepared using the headings they used in their presentation, and you'll see that they've made a number of technical errors in it. In any event, we didn't think it was in the purview of this committee given your study of the marine industry, so we prepared a separate brief to answer those questions just in case you asked, which you did.

[Traduction]

M. Ray: Nous en avons quatre. Parmi les commissions portuaires, c'est celle de Windsor qui affiche le plus petit nombre d'employés, et je crois pouvoir dire que nous affichons également le plus fort volume par employé—sur combien de ports a porté l'enquête?

M. Cree: Après Thunder Bay.

M. Ray: Oui, il s'agit du volume par personne pour Thunder Bay.

M. Hubbard: On a peut-être compté les quatre personnes et les trois commissaires. C'est peut-être cela?

M. Ray: En effet, on a peut-être compté les quatre employés et les trois commissaires.

M. Hubbard: Les commissaires ont été comptés comme employés.

Votre commission compte trois membres. Durant combien de jours travaillent-ils par année? S'agit-il d'un certain nombre de jours ou de mois ou bien sont-ils rémunérés à la journée? Il me semble qu'il avait été question de sept ou huit personnes. Pour en revenir aux commissaires, quelle pourrait être leur rémunération?

M. Ray: Elle est la même pour tous les autres commissaires.

M. Cree: En fait, la rémunération est déterminée par décret, monsieur. Pour Windsor, je crois qu'il s'agit d'une des moins élevées.

M. Hubbard: Et ce serait combien à l'heure actuelle?

M. Cree: Environ 140\$ par réunion.

M. Hubbard: Et quel serait le nombre des réunions par année?

M. Cree: D'après le décret, pour les membres ordinaires, le nombre des réunions est limité à 20 par année, et, pour le président, à 30 par année. Il travaille certainement beaucoup plus que cela.

M. Hubbard: On ne peut donc pas du tout les considérer comme étant des employés...

M. Ray: Non.

M. Hubbard: On a évalué à 600 000\$ environ par année vos coûts d'exploitation. Je cite le chiffre de mémoire et vous auriez peut-être des précisions à apporter.

M. Ray: Non, certains ont prétendu que le coût d'administration était élevé par rapport au coût d'exploitation. Depuis lors, nous avons...

J'ajoute immédiatement que, après notre réunion, nous allons distribuer un autre mémoire que nous avons préparé en guise de réponse à celui que vous avez reçu et à l'exposé qu'on vous a fait. Nous retenons les mêmes grandes rubriques que celles de l'exposé qui vous a été fait et vous constaterez que ceux qui ont comparu ont fait un certain nombre d'erreurs d'ordre technique. De toute manière, nous ne pensions pas que cela concernait votre Comité, étant donné que vous vous penchez sur le secteur maritime. Donc, nous avons préparé un mémoire distinct pour répondre aux questions, le cas échéant. Or, vous en avez posé.

[Text]

The bottom line is that we also had a meeting with our chartered accountants, Coopers and Lybrand, who have advised us that they can reallocate the expenses to operations instead of administration to more accurately reflect those things that are operational rather than administrative. But what they're telling us is that it's really a numbers game.

Our books have been prepared and audited by major accounting firms. Coopers and Lybrand for the last few years have been our chartered accountants and we've had other major firms before that. If there's a criticism—

Mr. Hubbard: I'm not questioning. As you probably noticed in the minutes, I was trying to defend, but I thought it was seven or eight employees.

In any case, comparing your new tolls, your new harbour charges in terms of other ports—for example, that was a group of aggregate shippers—I thought they compared quite favourably with other ports.

Mr. Ray: Our rates are the lowest of the harbour commission rates in the Great Lakes. They will continue to be the lowest if we get approval for our increases.

I should say this, so I'll just backtrack. We hired Mariport of Burlington to survey the harbour commission, other harbours and ports, and CPC port rates and to do a comparative analysis for us. Our instructions to the consultant were that whatever rate increases we bring in we do not want them to negatively impact on the competitive position of any of our port users. We have the lowest rates now and we want to continue to have the lowest rates.

They in turn presented a report to us. We met with the port users with respect to that report. They went back and revised the report. We met with the individual port users one on one thereafter. We had another group meeting with the port users. As a consequence of our several meetings and the consultation process, we decided to phase in the rate increases we proposed over a three-year period. That will then guarantee that we will always have the lowest rates on average for any of the competitor ports and even the ports we don't compete with.

In other words, we've asked our consultant to assure us that there will be no negative impact because of the rate increases. It's a three-year phase-in.

• 1210

Mr. Hubbard: Just in conclusion then, in terms of the operation of your port, with the few exceptions you've mentioned here, you're quite satisfied with the relationship you have with the Ministry of Transport.

Mr. Ray: With the ministry, yes; except for this delay process we are.

Mr. Hubbard: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): Thank you very much. Thank you, gentlemen, for your input. It's much appreciated.

[Translation]

En fin de compte, il faut dire que nous avons rencontré nos comptables agréés, Coopers and Lybrand, qui nous ont fait savoir qu'ils étaient en mesure de réaffecter les dépenses à l'exploitation plutôt qu'à l'administration, de manière à mieux refléter la réalité de l'exploitation. En fin de compte, ce que nous disent nos experts-comptables c'est qu'il y a toujours moyen de jouer avec les chiffres.

Nos états financiers ont été préparés et vérifiés par des sociétés d'experts-comptables réputées. Au cours des quelques dernières années, nos comptables agréés ont été Coopers and Lybrand et, par les années passées, nous avons retenu les services d'autres sociétés de grande envergure. Pour ce qui est des critiques. . .

M. Hubbard: Je ne conteste rien. Comme vous l'avez probablement constaté d'après le compte rendu, je me portais à votre défense, mais je croyais qu'il s'agissait de sept ou de huit employés.

De toute manière, pour ce qui est de vos nouveaux péages, de vos nouveaux droits portuaires, comparativement à ceux d'autres ports, je crois qu'ils se comparent assez favorablement.

M. Ray: De toutes les commissions portuaires des Grands Lacs, nous imposons les taux les plus bas. Ils continueront d'être les plus bas si nous réussissons à faire approuver les augmentations que nous proposons.

Permettez-moi de revenir un peu en arrière. Nous avons embauché la société Mariport de Burlington pour enquêter auprès des commissions portuaires, d'autres ports et de la CPC de manière à faire une analyse comparative des taux. Nous avons donné instruction à notre expert-conseil de faire en sorte que toute augmentation de taux de notre part n'ait aucune répercussion négative sur la position concurrentielle de l'un ou l'autre de nos usagers. Nos taux sont les plus bas à l'heure actuelle et nous voulons qu'ils continuent de l'être.

L'expert-conseil nous a présenté un rapport. Nous avons rencontré les usagers pour en discuter. À la suite des discussions, l'expert-conseil a revu le rapport. Puis, nous avons rencontré individuellement chaque usager du port. Par la suite, nous avons tenu une autre rencontre avec les usagers du port. Compte tenu des diverses rencontres et du processus de consultation, nous avons décidé d'introduire les augmentations de taux de façon graduelle, sur trois ans. Nous aurons toujours le taux le plus bas en moyenne par rapport à nos concurrents et même par rapport aux ports avec lesquels nous ne sommes pas en concurrence.

Autrement dit, nous avons demandé à notre expert-conseil de veiller à ce que les augmentations de taux n'aient aucune incidence néfaste pour nous. Les changements seront étalés sur trois ans.

M. Hubbard: En conclusion donc, en ce qui concerne l'opération de votre port, sauf pour les quelques exceptions que vous avez mentionnées ici, vous êtes assez satisfaits de vos rapports avec le ministère des Transports.

M. Ray: Avec le ministère, oui; nous sommes satisfaits, sauf en ce qui concerne ce retard.

M. Hubbard: Merci.

Le président suppléant (M. Jordan): Merci beaucoup. Messieurs, je vous remercie de votre participation. Nous vous en sommes reconnaissants.

[Texte]

I want to thank the committee members for hanging in there with us. We're just a few minutes late and I've been advised that you'll be reassembling in Washington on Monday morning. At least, some of you will be.

Thank you very much.

Mr. Ray: Thank you very much, gentlemen and ladies.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): The meeting is adjourned.

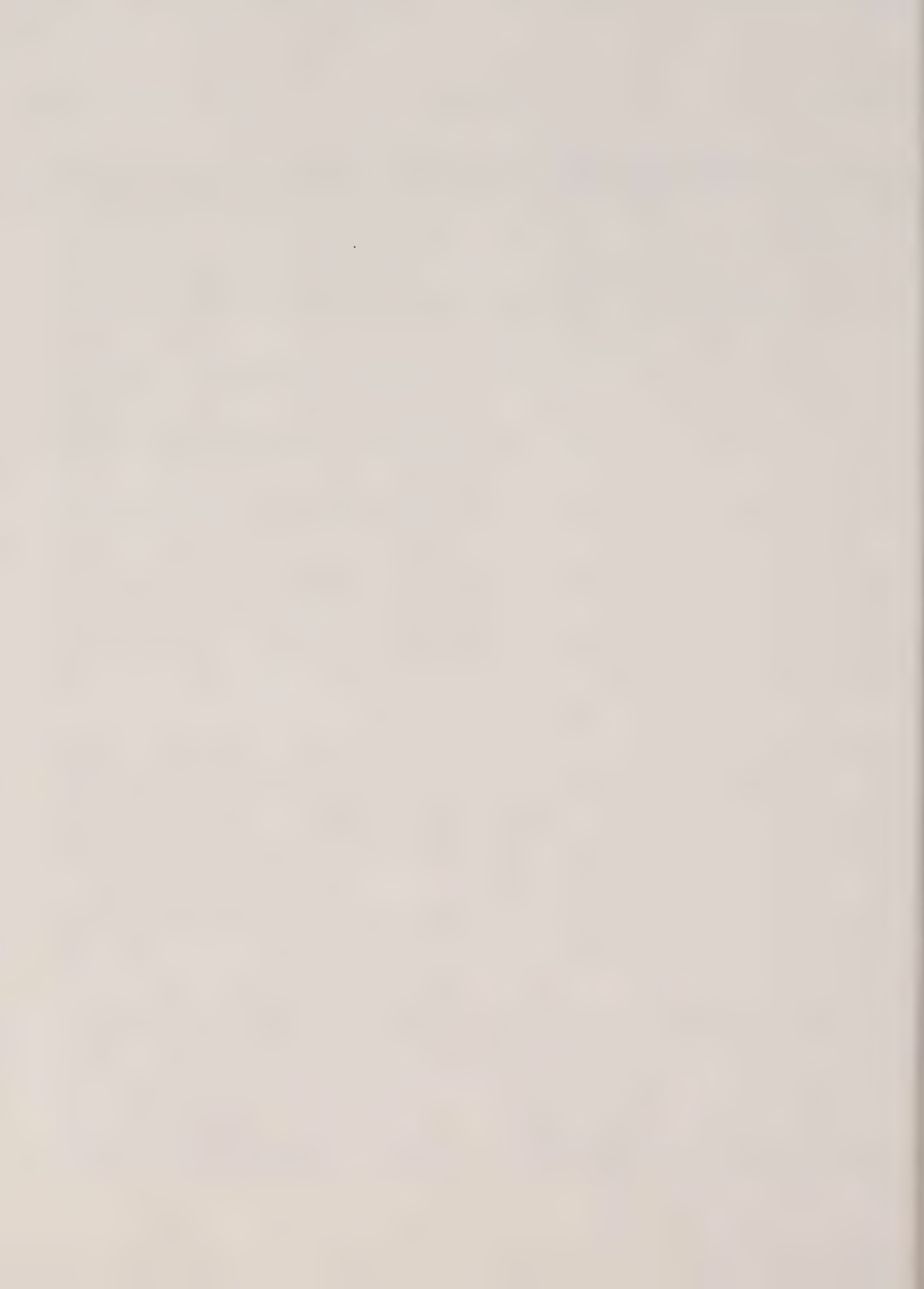
[Traduction]

Je tiens à remercier les membres du Comité qui sont restés ici avec nous. Nous n'avons que quelques minutes de retard et on m'a dit que vous vous réuniriez de nouveau à Washington lundi matin, du moins certains d'entre vous.

Merci beaucoup.

M. Ray: Merci beaucoup, mesdames, messieurs.

Le président suppléant (M. Jordan): La séance est levée.





If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Shipowners Association:

Norman Hall, President;
Neil Hunter, Director, Marine Operations.

From the Council of Maritime Affairs:

Roman Gralewicz, President, Seafarers International Union;

Capt Maury Sjoquist, National President, Canadian Merchant Service Guild;

Ray Johnston, President & Chief Operating Officer, Canada Steamship Lines Inc.;

John Fuchs, Executive Director.

From the Windsor Harbour Commission:

Michael Ray, Chairman;
David Cree, General Manager and Chief Executive Officer.

TÉMOINS

De l'Association des armateurs canadiens:

Norman Hall, président;
Neil Hunter, directeur, Opérations maritimes.

Du Conseil des affaires maritimes:

Roman Gralewicz, président, Syndicat international des marins canadiens;

Capitaine Maury Sjoquist, président national, Guilde de la marine marchande du Canada;

Ray Johnston, président et chef de l'exploitation, «Canada Steamship Lines Inc.»;

John Fuchs, directeur exécutif.

De la Commission du port de Windsor:

Michael Ray, président;
David Cree, directeur général et chef de la direction.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
T82

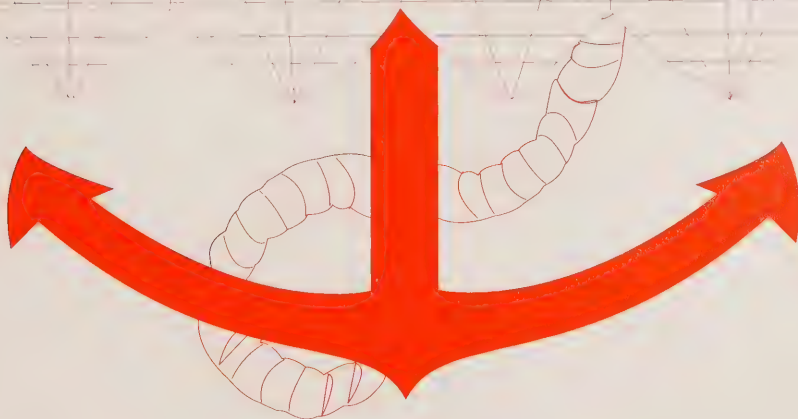


HOUSE OF COMMONS

Standing Committee on Transport



A National Marine Strategy



Stan Keyes, M.P.
Chair
May 1995



A NATIONAL MARINE STRATEGY

REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT



**Stan Keyes, M.P.
Chair**

May 1995

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 40

Tuesday, April 25, 1995
Wednesday, April 26, 1995
Thursday, April 27, 1995
Monday, May 1, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 40

Le mardi 25 avril 1995
Le mercredi 26 avril 1995
Le jeudi 27 avril 1995
Le lundi 1^{er} mai 1995

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the

**Standing Committee on
Transport**

Procès-verbaux et témoignages du

**Comité permanent des
transports**

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the
national marine sector

INCLUDING:

The Third Report

CONCERNANT :

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du
secteur maritime au Canada

Y COMPRIS :

Le troisième rapport

The Standing Committee on Transport

has the honour to present its

THIRD REPORT

In accordance with Standing Order 108(2), the Standing Committee has considered the National Marine Sector.

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	1
THE PORT SECTOR	3
<i>A. The Current Ports Structure (Chart I)</i>	3
<i>B. Problems with the Current Structure</i>	5
<i>C. Suggestions for Reform</i>	6
A NEW NATIONAL PORTS SYSTEM: THE COMMERCIAL PORTS	8
<i>A. The Role of the Federal Government</i>	8
<i>B. The Canada Ports Corporation</i>	8
<i>C. A New National Marine Transportation Act</i>	9
<i>D. Dividend Policy</i>	10
<i>E. Port Policing</i>	11
<i>F. Municipal Taxation</i>	11
<i>G. Port Boards</i>	12
THE NON-COMMERCIAL PORTS	13
TRANSITION	20
LABOUR-MANAGEMENT RELATIONS IN THE PORT SECTOR	20
PILOTAGE	22
<i>A. Introduction</i>	22
<i>B. Problems with the Current System</i>	22
<i>C. Reform of the System</i>	24
A NEW PILOTAGE REGIME	25
THE SEAWAY	28
<i>A. Introduction</i>	28
<i>B. Self-Sufficiency</i>	29

C. <i>A New Direction</i>	30
D. <i>Seaway-Size Fleet Renewal</i>	33
THE CANADIAN COAST GUARD	34
A. <i>Fleet Utilization</i>	35
B. <i>Marine Navigation Services</i>	35
C. <i>Navigation Aids</i>	35
D. <i>Dredging</i>	36
E. <i>Vessel Traffic Services</i>	36
F. <i>Icebreaking</i>	37
G. <i>Search and Rescue</i>	38
H. <i>Consultation</i>	39
I. <i>Recreational Boating</i>	39
CONCLUSION	42
APPENDIX A — SUMMARY OF RECOMMENDATIONS	43
APPENDIX B — LIST OF WITNESSES	49
APPENDIX C — LIST OF SUBMISSIONS	61
REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE	67
BLOC QUÉBÉCOIS — DISSENTING OPINION	69
REFORM PARTY — DISSENTING OPINION	81
MINUTES OF PROCEEDINGS	85

INTRODUCTION

We are a trading nation. One in three Canadian jobs depends upon our export performance. The current economic recovery is export-driven and a safe, affordable, integrated national transportation system is essential to Canada's competitiveness at home and abroad. A vital component of this system is marine transportation. The marine sector contributes \$2 billion a year to the gross domestic product and moves 224 million tonnes of international trade. Canada needs a clearly defined marine strategy which will serve as one of the key elements of the economy and support the growth and development of our international trade.

It was with this in mind that the Minister of Transport, in December 1994, requested the Committee to undertake a broad review of the marine sector. The objectives of this study were to: identify key competitive challenges; define essential federal roles and services; develop options to reduce subsidies and examine commercialization; obtain regional views on priorities, issues and solutions; and try to encourage a consensus on solutions, future directions and development of a comprehensive national marine strategy. The Minister suggested that we examine the Canadian ports system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway and the Canadian Coast Guard. We believe that the goal of this review is to develop an efficient, reliable, competitive marine transportation system at a cost that will ensure that we remain competitive in world markets while at the same time, recognizing that safety and the protection of the environment are of paramount importance.

THE PORT SECTOR

A. *The Current Ports Structure (Chart 1)*

Transport Canada's commercial ports are divided into three systems all with different mandates, operating rules, regulations, financial and costing regimes. The major system, which handles approximately 50% of total ports tonnage, includes seven, semi-autonomous Local Port Corporations (LPCs) — St. John's, Halifax, Saint John, Quebec, Montreal, Vancouver, and Prince Rupert and seven smaller Divisional Ports: Sept-Îles, Port Saguenay, Belledune, Trois-Rivières, Prescott, Port Colbourne, and Churchill.

All of these ports are administered by the Canada Ports Corporation (CPC), a Crown corporation, under the *Canada Ports Act (1983)*. Since 1978, this group of ports has paid dividends of \$78 million and made cash contributions of approximately \$270 million to the government. However, since 1978, the government has forgiven debts of about \$735 million and made capital grants of approximately \$370 million since 1982.

Under the *Canada Ports Corporation Act*, the LPCs are to be given a high degree of autonomy and expected to be financially self-sufficient. At the same time, the CPC is clothed with broad authority to act, either on its own initiative or with direction from the Minister of Transport in the national interest, with respect to a national, integrated ports policy. The Act also provides that the LPCs must contribute to the CPC's expenses, consult with the CPC before appointing a port manager, obtain CPC's recommendation prior to getting Governor-in-Council approval to establish the harbour headline and make by-laws, and must obtain CPC approval to enter into leases or contracts that exceed the limit authorized by the LPCs' by-laws. Furthermore, although not required by the Act, LPCs have been directed to submit their corporate plans and capital budgets, to the CPC for analysis and comment. In addition, the LPCs are required to maintain and pay for a detachment of CPC police.

LPCs are Crown corporations in their own right and therefore governed by the *Financial Administration Act (FAA)*. It requires that operations are managed economically, efficiently and effectively; that capital budgets and corporate plans be submitted; and that internal and external audits, and special examinations be undertaken.

The second system comprises nine Harbour Commissions located in Ontario and British Columbia: Oshawa, Toronto, Hamilton, Windsor, Thunder Bay, North Fraser, Fraser River, Nanaimo, and Port Alberni. Toronto and Hamilton are governed by their own Acts, while the remaining

Harbour Commissions come under the 1964 *Harbour Commissions Act*. These Commissions serve regional and local markets and handle around 13% of total tonnage. They have not paid dividends nor have debts been forgiven and have received minimal appropriations from the government. The Harbours and Ports Directorate of Transport Canada has responsibility for these Commission ports.

In contrast to the LPCs, the Harbour Commissions are not Crown corporations and therefore do not fall under the FAA. A good description of them was provided by the Hamilton Harbour Commissioners who said:

We would characterize Harbour Commissions as autonomous federal agencies, with small, politically appointed boards and generally strong, stable, business-oriented management styles. This results in low overhead, fast decision-making and a generally good level of user satisfaction — all leading to cost-effective cargo handling.

It is generally acknowledged that Harbour Commissions have a greater degree of autonomy than LPCs. To begin with they can deal directly with Transport Canada and only have to file annual reports, while the LPCs must go through the CPC and file not only annual reports, but also annual budget and corporate plans which go through an onerous approval process. Harbour Commissions have more freedom to manage their own land than do LPCs who can own land, but as agents of the Crown, it is in effect Crown land and subject to government control. On the other hand, the LPCs have various levels of delegated authority to lease Crown land without government approval whereas Harbour Commissions administering Crown land do not. Furthermore, LPCs have more pricing flexibility to fix rates, tolls and fees than Harbour Commissions. They can set rates and grant remissions whereas the Harbour Commissions can do neither without government approval.

The third system, which is administered directly by the Harbours and Ports Directorate under the *Public Harbours and Port Facilities Act*, is composed of 524 public ports, harbours and sites. Some of these make an operating profit while many others receive federal operating and capital support which amounted to approximately \$40 million for the fiscal year 1993-94. They handle roughly 20% of total tonnage.

A statement of the national ports policy is contained in each of the three Acts governing the various regimes. It directs all the ports to work towards a national ports system that: contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic, and social objectives; is efficient; provides port users with assessable and equitable transportation services; and is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

In all three systems, the ports raise their revenue through harbour dues, berthage (a charge for occupying a berth at a port), wharfage (a charge for moving cargo), storage and leases.

In addition there are 52 privately-owned commercial ports which handle an impressive 17% of the total tonnage.

Finally, there is a fourth regime which is composed of more than 2,100 fishing and small craft harbours owned and operated by Fisheries and Oceans.

B. Problems with the Current Structure

The Committee heard a great deal of criticism of the “oversight” role of the CPC. The LPCs, supported by many other witnesses, said that they have not been given the high degree of autonomy that was envisaged by the CPC Act. Since the Act came into force this has been a contentious issue with the CPC constantly trying to define its role in relation to the LPCs. Unfortunately, this has led to considerable tension and conflict within the Ports Canada family. Indeed, it was stated that this has made it more difficult for the LPCs to meet their commercial objectives and compete. In fact, the CPC has acknowledged that the current regulatory framework is “arguably the most archaic, complex and confusing system of regulation of any federal Crown corporation.”

It was stated time and again that the LPCs do not need “big brother” watching over them in Ottawa. Their commercial track record speaks for itself. They do not need a parallel layer of bureaucracy in Ottawa whose only role seems to be to oversee and verify the decisions and actions of the LPCs. The LPCs do not think they should have to pay for services they do not require and could reduce costs significantly if they did not have to pay for the CPC’s overhead and policing services. For example, the Vancouver Port Corporation paid, in 1994, \$2.2 million which was 24% of the CPC’s national office expenses, while national office costs and Ports Canada Police were 19.6% of the total expenses of the Port of Halifax in 1994.

Many witnesses also expressed concern about the chronic overbuilding of port infrastructure, usually driven by regional pressures and politics, which has occurred in the system for many years. The result has been costly duplication of facilities and surplus capacity which has led to some destructive, as opposed to constructive, interport competition. It was pointed out that interport competition has not always been fair. Those Public Harbours and Ports that compete with the LPCs are subsidized while the LPCs must be financially self-sufficient. Moreover, the LPCs pay grants in lieu of taxes and dividends while the Public Harbours and Ports do not. The

same holds true for Harbour Commissions who do not pay grants in lieu and have not had to pay dividends. There are varying degrees of financial and commercial accountability among the three port systems which give an unfair advantage to one or the other. All commercial ports should play by the same rules. The three different port regimes are not uniform and the playing field is not level. As one witness said:

What has evolved over the years is an uncoordinated collection of federal entities which are all trying to accomplish similar objectives under different sets of rules.

The conclusion of the great majority of witnesses was that a complete overhaul of the ports system was needed. A fundamental restructuring would go a long way towards improving the efficiency and competitiveness of our ports and increasing their responsiveness to regional and local needs.

C. Suggestions for Reform

Regarding what should be done, the LPCs, while seeing no need for the CPC, all said they wanted to remain Crown corporations, reporting directly to the Minister, through what some called a "ports desk" or secretariat, and governed by the *Financial Administration Act*. One of the major reasons for this is the marketing advantage of the Canadian flag on their business cards. In many countries being a federal agency provides enhanced stature and prestige when promoting the port. Another marked advantage of Crown status is lower interest rates on any debt as the federal government is the guarantor.

However, the LPCs have major concerns regarding the limitations placed on their present delegations of authority for contracts, leasing, real property acquisition or disposal, and independence within the federal structure. It was pointed out that when government approval is required the process is cumbersome, complicated, and time-consuming to the point where some approvals have taken as long as two years. Currently, the following agencies are involved in the process to obtain Order in Council approval: CPC, Transport Canada, Department of Finance, Treasury Board, Department of Justice (in some cases) and the Privy Council Office. Within this process there are at least 14 "checkpoints." The LPCs would like to see administrative and regulatory changes which would give them broader delegation of authority and a much more expeditious approval process. What the LPCs are looking for is the optimum level of authority and autonomy which they claim is necessary to compete, especially against their American counterparts.

The Harbour Commissions are also looking for greater autonomy but are quite satisfied with what they have, which for the most part, gives them

the independence, flexibility and authority to manage their facilities and compete. Indeed, it was suggested that one solution for the LPCs could be that they become Harbour Commissions.

To summarize, even though there are differences between the *Canada Ports Act* and the *Harbour Commission Act(s)*, the LPCs and the Harbour Commissions agree on the following: the national ports policy mandate; accountability to the Minister; and reforms that will increase the authority and operating efficiencies of the ports. Generally, this was supported by most of the other witnesses and stakeholders. However, a good number thought that much more significant and far-reaching reform was needed.

They proposed the establishment of a new structure which would classify ports as either commercial or non-commercial. Entry into the commercial class would be based upon financial self-sufficiency, that is, ability to cover both operating and capital requirements. Those that could not meet this test or did not have the potential to do so would be classified as non-commercial. This group should not continue to be subsidized by the federal government, except where there is a clearly defined federal role or responsibility. Ports where there may be justification for a continuing federal presence and support include remote sites, particularly in the Arctic, which support marine resupply operations that are critical to the survival of remote or isolated communities, and ferry facilities that serve private, provincial and federal ferries, some of which are associated with constitutional obligations. Otherwise, the non-commercial ports should be leased or transferred to the provinces, municipalities and/or the private sector or, as a last resort, closed where there is clearly no opportunity or possibility of devolution.

Under this new framework all of the commercial ports would be governed by a single legislative regime, accountable to the Minister through a ports desk/secretariat within Transport Canada. They would be given the maximum commercial autonomy. The ports desk/secretariat would be assigned the task of classifying which ports should be, or have the potential to be, in the commercial category, as well as the responsibility to facilitate the devolution or closure of the remaining non-commercial ports with the exception of those which the federal government should continue to maintain for compelling public policy reasons. A transition period of at least five years would be necessary to create the new structure. During that period the ports desk/secretariat would make every effort to assist non-commercial ports to become commercial and only as a last resort should any ports be closed. Implementation of this model would put all commercial ports on a “level playing field” and remove a great many from federal responsibility.

Based upon what we heard, we think our task is to develop a new port structure which meets the following objectives: define the federal role in ports; provide a uniform, equitable mode for the governance of commercial

ports; give them more flexibility and autonomy; eliminate surplus port capacity; and, particularly important, take unnecessary costs out of the ports system. A new marine strategy for the year 2000 has to start with a complete rationalization of the current ports system.

A NEW NATIONAL PORTS SYSTEM: THE COMMERCIAL PORTS

The whole review is about cutting costs, reducing subsidies and becoming more competitive in the marine sector. Therefore, as many witnesses said, the only rational way to restructure our ports system is to classify them on the basis of commercial viability. If they can demonstrate that they are financially self-sufficient, or if given time can be, they should become part of a new national commercial ports system. Otherwise, we think, with the exception of those non-commercial ports where a continuing requirement for federal government involvement can be justified, such as being remote, or a ferry terminal, the remainder should be rationalized either through transfer to local and/or private interests or closure. We will deal first, with a new structure for commercial ports.

A. The Role of the Federal Government

The overwhelming weight of the testimony was that the federal government should continue to have a direct responsibility in commercial port administration. There were a few witnesses who suggested a management model similar to that applied to the airport sector, or outright privatization. However, our role is to reflect what we heard and what most wanted in the way of reform and that is, that the federal government continue to have responsibility for a national ports system.

The federal government continue to have direct responsibility for a national ports system.

***Recommendation
1***

B. The Canada Ports Corporation

Although most favoured a continuing role for the federal government, there was almost unanimous agreement that the CPC no longer has any role to play within a national ports system. As one witness succinctly put it: "Any organization that after 11 years is still trying to define its role, obviously does not have a role." We agree, and the first step towards creating a new framework for our commercial ports must be the elimination of the CPC.

Recommendation**2****The Canada Ports Corporation should be dissolved.****C. A New National Marine Transportation Act**

The second step involves the question of whether commercial ports should continue to be governed under three different legislative mandates or a single comprehensive one. We agree with all those who said that there should be a set of common rules and uniform administration of them for all commercial ports. A system that levels the playing field and gives all commercial ports the maximum amount of delegated authority and autonomy compatible with the oversight responsibilities of the federal government which should be kept to an absolute minimum. We think this can be accomplished by taking the best of the *Canada Ports Act* and harmonizing it with the best of the *Harbour Commissions Act(s)* under a new piece of legislation. It should include the creation of a ports desk/secretariat inside Transport Canada through which the commercial ports would be responsible and accountable to the Minister. Its mission would be to coordinate and implement, under the Minister's direction, the new national ports policy.

Recommendation**3**

A new National Marine Transportation Act be drafted to repeal the *Canada Ports Act*, the *Harbour Commissions Act(s)*, and the *Public Harbours and Port Facilities Act*, and to establish a new national commercial ports system based upon the following essential elements:

- the objectives of the national ports policy should be retained as the mandate set out for the ports is just as relevant today as it was in 1983;
- ports should be designated as federal agencies similar to Harbour Commissions;
- ports should be accountable to the Minister of Transport through a ports desk or secretariat in Transport Canada;
- ports should be financially self-sufficient which means they must be able to cover all operating and capital costs;
- ports should submit capital budgets, corporate plans and audits to the Minister annually;
- blanket approval should be given for all projects, works and other activities contained in the approved capital budgets and corporate plans;
- ports should have full delegation of authority to make contracts, leases, and to acquire or dispose of land;

- **ports should have full pricing flexibility for the setting of tariffs and fees;**
- **ports should have expanded authority to borrow money; and**
- **annual reports should be submitted to the Minister and provision made for performance-based special audits or examinations at the discretion of the Minister.**

It should be noted that under this new framework the LPCs will not be Crown corporations. This means that their loans for capital projects will not be guaranteed by the federal government. They will have to finance their activities through a combination of internally-generated funds and external debt resources obtained on the same commercial criteria that apply in the private sector. Of course they will have to obtain government authority to incur debt in excess of a certain limit which could vary from port to port. Furthermore, they will not be governed by the *Financial Administration Act*, which will greatly reduce the layers of bureaucracy and the number of “stops” they have to go through for approvals of such matters as capital projects, leases, and by-laws. For the most part with blanket approval of capital budgets and corporate plans the process will end with the Minister of Transport. However, they will still be federal agencies and therefore have the flag on their business cards when marketing their ports overseas.

D. Dividend Policy

There are four other key issues that the new legislation should address. The first concerns what level of financial return the federal government should receive from the commercial ports and what form it should take. Currently, the LPCs are required to pay annual dividends in accordance with a formula of up to 30% of net income. Under this formula no dividend is paid on the first \$500,000 of assessable income, 10% between \$500,000 and \$1.5 million and 30% over \$1.5 million. Moreover, from time to time over the last decade the government has directed the LPCs to make cash contributions to service the government debt. They have not been at all happy about this and have said so. It erodes their incentive to make a profit and reduces their capital reserves which inhibits their ability to build essential infrastructure. However, the LPCs are willing to pay dividends and, indeed, think they should but they do not want any more surprise “cash grabs.”

The Harbour Commissions are treated differently. They are required to turn over any surplus funds to the Minister if so requested. To date, either the Harbour Commissions have had no excess funds or the Minister has not asked for them.

We think the federal government, and more particularly taxpayers, deserve a fair return on their investment in the assets and infrastructure of

the national ports system. This can best be accomplished through the payment of annual dividends based on a formula, which not only reflects each port's ability to pay, but ensures that the federal government gets a reasonable return. There should be no more special dividends, as surplus funds should be retained for port purposes and projects.

Recommendation

4

The new legislation require the ports to pay annual dividends and include a provision which will protect the ports from further ad hoc demands for cash contributions to service the government's debt.

E. Port Policing

Port policing and security are another issue that requires attention. As has been indicated, the LPCs maintain and pay for policing and security services provided by the CPC which cost \$10.3 million in 1994. On the other hand the Harbour Commissions use municipal police forces or private security firms. All of the LPCs stated that they could reduce their police costs if they had responsibility for them. We have recommended that the CPC be disbanded and consequently we think the ports should be allowed to make their own arrangements regarding policing and security.

Recommendation

5

The new legislation provide that individual ports have responsibility for port policing and security.

F. Municipal Taxation

A third matter for consideration is municipal taxation. Currently, the LPCs pay grants in lieu of taxes while their leasees pay municipal taxes. In contrast, the Harbour Commissions do not pay either grants in lieu or municipal taxes although their leasees pay the latter. However, one Harbour Commission has negotiated an annual financial contribution towards the services it receives, such as fire and police.

Under the new regime, since LPCs will not be Crown corporations, they will not have to pay grants in lieu. However, we believe that all ports in the new system should meet their responsibilities as good corporate citizens. In our view, the best approach is to let the individual ports negotiate with their municipalities on the basis of paying for the services they use. We appreciate that there may be a reduction in the amount some ports pay. However, it needs saying that all of their leasees are paying municipal taxes. Moreover, we believe this is a fair compromise between those ports which currently pay and those which do not.

**Recommendation
6A**

Under the new national ports system, to replace the current regime of grants in lieu of municipal taxes, individual ports should negotiate with their respective municipalities appropriate fees for the services they use.

There was considerable concern expressed to the Committee by port users regarding the heavy burden of municipal taxes on port infrastructure. It has become a significant cost component which can adversely affect the competitiveness of the port. Different levels of taxation apply at various ports for the same types of facilities such as grain elevators. Moreover, these rates do not compare at all favourably with those at American ports which are direct competitors with some of our major ports.

We recognize that this is a provincial responsibility and that municipalities appreciate how essential a healthy and competitive port is to the local economy when levying their taxes. However, municipal taxation is obviously a major cost of doing business at the ports, and like all the other costs, has to be addressed if our ports are to remain competitive. In that light, we think an in-depth review of provincial assessment practices respecting port operations is needed to eliminate any assessment anomalies and ensure that the tax burden does not jeopardize the ports ability to compete.

**Recommendation
6B**

The Committee urges the federal government, the provinces and the municipalities to conduct a comprehensive review of assessment practices and all other government imposed taxes for port infrastructure to ensure that the level of taxation does not endanger the viability and competitiveness of our ports.

G. Port Boards

Finally, the fourth issue concerns the question of the composition and quality of Boards of Directors for commercial ports under the new system. Currently, the federal government appoints all LPC directors, while appointments to Harbour Commissions are made by the federal government and the municipalities.

The LPCs and the Harbour Commissions indicated they were satisfied with the existing appointment process and think, that in general, good appointments have been made. However, a few witnesses expressed the concern that the process was too political and partisan. Certainly, it was emphasized to us that users want to have more involvement in the management and operation of the ports. After all, the new policy is "user-pay-user-say." There should be wide consultations and the Boards should include representation from the provinces, municipalities, local or

regional industries, labour and the primary users. Furthermore, there was general agreement that Board members must be held accountable for their decisions. Accountability is essential to maintain credibility with users, the federal government, and the general public. Port Boards should be governed by clear and strict requirements for accountability, and it was suggested that a good model might be the Public Accountability Principles set out for Canadian Airport Authorities.

We agree that any new appointment process must recognize the importance of consultation and a broad representation of interests on the new port Boards. However, since ports are going to continue to be federal agencies, we believe that the federal government should appoint, at least, the majority of Board members, leaving the minority to be appointed by municipalities and business interests. But we believe the Boards must be kept to a reasonable size. Furthermore, we have no doubt that accountability is a key issue and an example of this is the code developed for the airport sector. We think the same type of model could be developed for the port sector, taking into consideration that the ports will remain government agencies.

Recommendation

7

Provisions should be made in the new legislation, for the appointment of the majority of the members of port Boards by the federal government on the basis of consultation and a broad representation of interests; for the minority to be appointed by municipalities and the private sector; for minimum and maximum size, and for a set of comprehensive public accountability principles similar to those applied to the Canadian Airport Authorities.

Obviously, most, if not all, of the LPCs and Harbour Commissions will form the core of the new commercial national ports system. They have demonstrated their commercial viability and self-sufficiency. Indeed, it should be noted, that there is a significant degree of commercialization now in that the LPCs and Harbour Commissions operate for the most part, as landlords, leasing out facilities and operations to private enterprise. Moreover, despite the shortcomings of the current system, the LPCs and Harbour Commissions have performed quite well over the past decade. They have, for the most part, made money, invested wisely in needed port structure, and been able to respond to the competition. The new governance framework will allow them to do all of this better, smarter, and at a reduced cost.

THE NON-COMMERCIAL PORTS

The third step in this restructuring process is to deal with the remaining ports which include the CPC Divisional Ports and the Transport Canada

system of harbours and ports. The latter group is composed of some 524 sites all across Canada. About 200 of them are simply that; they have no port or harbour facilities and consist of only a proclaimed public harbour (most dating back to the time of Confederation), or just a land interest. Another approximately 185 have had no traffic or revenue over the past five years, but do have facilities which must be maintained. The remainder, around 139 ports, have handled some tonnage in the last five years. Of that group, for the fiscal year 1993-94, 30 accounted for revenues of \$9.6 million or 73% of the gross revenues of \$13 million and these are the major commercial ports within the Transport Canada system.

It was announced in the Budget that the government would merge the Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans effective 1 April 1996 and this process started on 1 April of this year. The Harbours and Ports Directorate is part of the Coast Guard and the question is whether it will stay with Transport Canada or go with the Coast Guard to Fisheries and Oceans. We were told that a decision on this matter will be made in June.

We think it makes eminent sense for Transport Canada to keep the harbours and ports. To begin with, Fisheries and Oceans already has more than 2,100 ports and harbours which are subsidized. Obviously, it is going to have to address the issue of rationalization of its system and a reduction in subsidization. It will have enough to do coping with that, without having another 300-plus ports and harbours to deal with. Furthermore, Fisheries and Oceans does not have a commercially-oriented administrative or regulatory framework for its system while Transport Canada does. Mixing the two regimes at this time can only lead to more problems and confusion and should not occur.

The Transport Canada Group of Harbours and Ports and harbours should remain under the control and management of the Minister of Transport and not be included in the merger of the Coast Guard with Fisheries and Oceans.

Recommendation
8

Classifying the CPC Divisional Ports and the Transport Canada Group into commercial and non-commercial will be an onerous and lengthy task. We believe that the ports desk/secretariat should carry this out. It should also have the responsibility for advising the Minister on what non-commercial ports should remain under federal control as being in the public interest, and for the devolution or closure of the remainder. Those federally-retained ports would be administered by the ports desk/secretariat and financed from the dividend revenues paid by the commercial ports.

The new ports desk/secretariat be given the mandate to classify the CPC Divisional Ports and the Transport Canada Ports and Harbours Group into commercial and non-commercial based upon financial

Recommendation
9

self-sufficiency criteria established under the new Act; and the non-commercial ports should be further classified on the basis of those where there is a clearly defined federal government role such as servicing remote communities and ferry services, and where there is no justification for further federal involvement or responsibility, the ports should be subject, either to divestiture to provinces, municipalities, and/or the private sector, or to closure when there is no possibility of divestiture.

This approach takes care of the 324 Transport Canada ports that have facilities for commercial traffic. This leaves some 200 sites which do not have any facilities but have been declared public harbours. Declaration of public harbours goes back to colonial times and the usual way was by proclamation in an Order in Council. Most of the existing proclaimed public harbours have been around since Confederation and we think it is time to rationalize these sites as well. This should be undertaken by the ports desk/secretariat which should, with the exception of those sites which are still needed for marine purposes, or should be retained in the public interest, eliminate the public harbour status for the remainder through the revocation of the proclamations by Order in Council.

In connection with non-commercial ports there are three other issues that need to be addressed. The first concerns the period of time and the level of continuing support that should be given to non-commercial ports that have the potential to become commercial or, ultimately, will be divested. Certainly, we believe non-commercial ports should be given ample opportunity to try and meet the test of commercial viability. Moreover, divestiture to local and/or private interests will be a lengthy process. We recognize that there may be some politically sensitive and hard decisions to make on consolidation and closure. A considerable amount of time will be required for the consultation process and to assess the economic impact. On balance, we think five years, which is the time that has been given to the airport sector, is an adequate and fair period for adjustment to, and implementation of, the new national ports system.

We recognize that this process is going to be difficult and painful for many small ports and the local interests involved. We believe that it will have more credibility and a much better chance of success if it is supported by a capital assistance program. This program would be established to assist non-commercial ports to build and upgrade their infrastructure so that they could become self-sufficient and join the national ports system. In addition, since the divestiture might well be inhibited because of present and future capital fund requirements, the program would be used to facilitate the transfer of non-commercial ports to local or private interests. The funds for this program should come from the dividend revenues received from profitable ports within the national ports system and, after the five-year

period, only those ports that have been divested would continued to be eligible for funding.

The new Act should provide for at least a five-year period for adjustment to, and implementation of, the new regime for non-commercial ports, and for the creation of a Ports Capital Assistance Program to assist non-commercial ports that have the potential to become self-sufficient and provide long-term capital funding to those non-commercial ports which have been divested.

***Recommendation
10***

The second issue arises when a port is designated for closure but there are regional economic reasons for keeping it open. In that case, we believe that the funds required to subsidize the operational and capital expenditures should not come from the Transport envelope but from funds allocated for regional economic development programs. The port could well be funded under a joint federal-provincial program. Whatever the case the transport sector should concentrate on moving people and goods efficiently and competitively, and not on achieving social or economic development objectives.

Continued subsidization of a non-commercial port, which would otherwise close, for social and/or economic development objectives should be provided from regional economic development program funds.

***Recommendation
11***

The third matter concerns the responsibility of the federal government in the event that a port is closed. There may well be facilities that have to be removed or made safe and secure. Also, it may be necessary for environmental reasons to clean up the site. We think the federal government must take responsibility for this and that this should be made clear in the new legislation.

The new Act should provide that, in the event of port closure, the federal government is responsible for taking care of the redundant facilities and returning the site as near as possible to its natural state.

***Recommendation
12***

If our recommendations are accepted the new national ports system should look like that displayed in Chart II. Obviously, at this point it cannot be predicted how many commercial ports there will be. However, taking into consideration the fact that 90% of our marine traffic is handled by 45 ports, it is not likely the number will exceed that. Whatever the case, the new legislative regime recommended will put all of these ports on a level playing field to ensure that domestic competition is fair and constructive. The operating policies, accountability and financial requirements will all be the same. Continuing federal involvement should ensure that major capital expenditures are coordinated on a national basis to avoid port overbuilding

and underutilization which has been endemic to the system and resulted in some destructive interport competition. Furthermore, while we recognize the validity of healthy domestic port competition, we think the real competition is provided by American ports and the global marketplace. In that light we see cooperation and coordination among our ports as being of a higher priority than competing with each other. Indeed, it may well be that amalgamation is the most cost-efficient, competitive strategy and we would encourage the ports to be prepared to consider this option. Whatever it takes to ensure an efficient and competitive ports system which is responsive to changing market conditions should be done.

CHART I
CURRENT ADMINISTRATIVE STRUCTURE

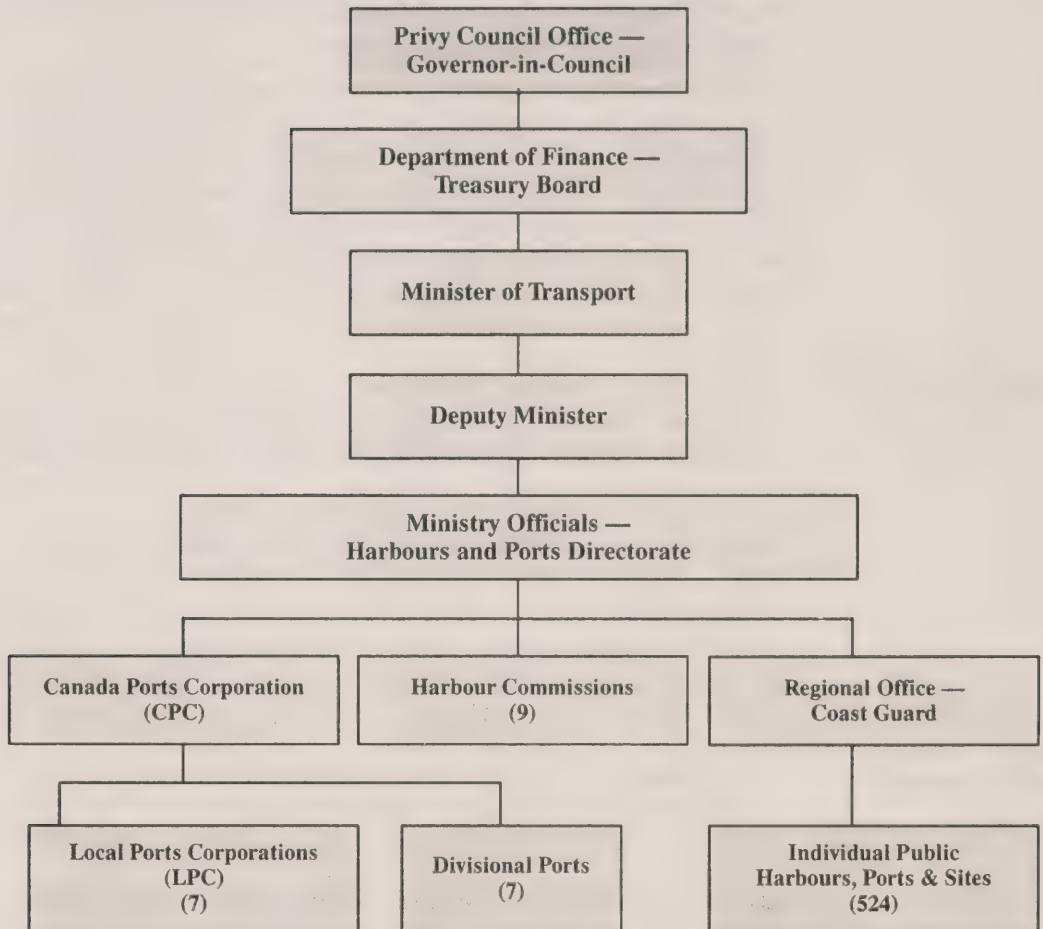
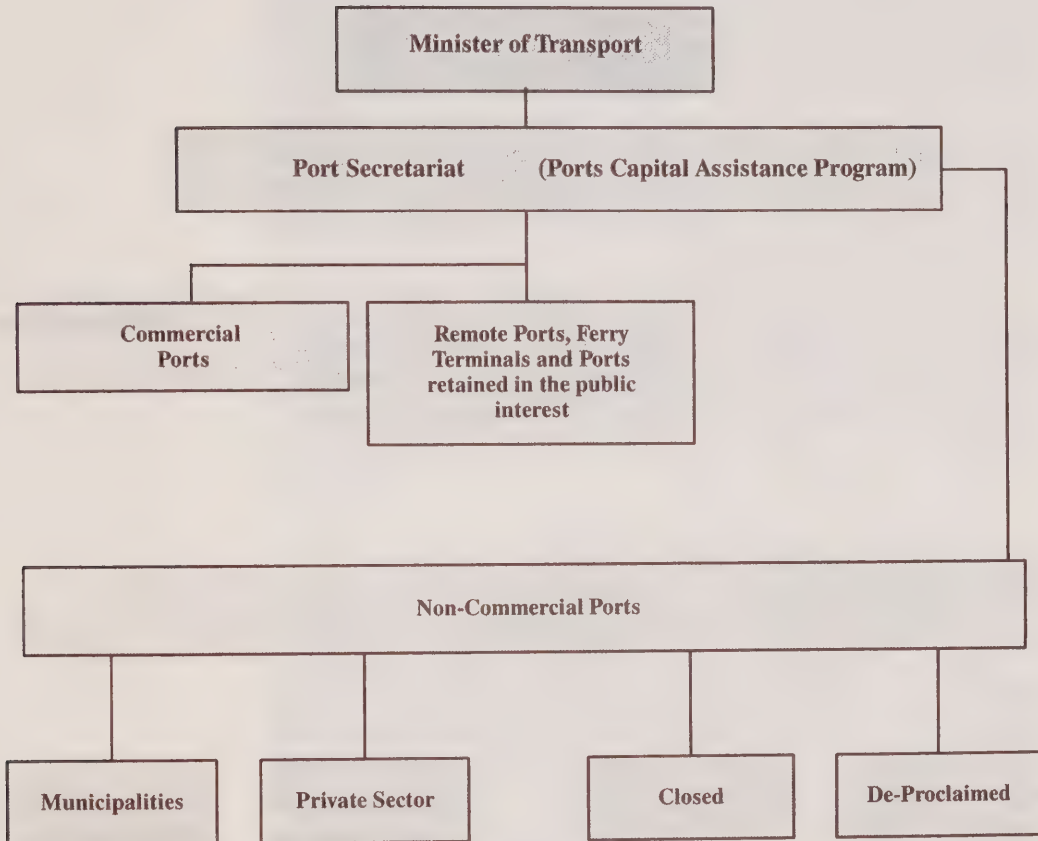


CHART II
THE NEW NATIONAL PORTS SYSTEM



TRANSITION

It is obvious that transition from the old port structure to the new is going to take some time. It was suggested that, in the interim, until new legislation has been passed, executive action could be taken to make some of the administrative and regulatory changes the LPCs and Harbour Commissions have requested. We do not think this is the right approach. All resources and efforts should concentrate now on the consultation process, which will follow this report, the development of a consensus on a new national ports system, and the drafting of legislation. We urge the Minister to proceed as rapidly as possible and hope that legislation might be ready by late fall. Under the new House rules, legislation can be referred to a committee for consideration after first reading. This gives Members a greater opportunity to contribute to the legislative process through being involved in the actual drafting of the bill. We would like to see this done for the new national marine transportation act.

Recognizing that there must be broad consultations based on the Committee's report and upon completion of the consultation process, the Minister should proceed as rapidly as possible to introduce legislation and refer it to this Committee for consideration after first reading.

*Recommendation
13*

LABOUR-MANAGEMENT RELATIONS IN THE PORT SECTOR

A number of witnesses expressed deep concern regarding the state of labour-management relations at our major ports, particularly Vancouver and Montreal. It was pointed out that, not including the two recent strikes, port workers have been legislated back to work 14 times since 1972. This continuing record of labour disruption has damaged Canada's reputation as a reliable and cost-effective supplier of goods and commodities in an increasingly competitive global marketplace, with many customers demanding, and depending upon, just-in-time service. Export markets lost through labour disruptions are not readily, if ever, recovered. Shipping companies that move to other ports, particularly American, may not come back. The organization of both labour and management in our major ports is cumbersome and inflexible and there is a seeming inability to resolve outstanding issues. The collective bargaining process does not appear to be working as the issues never get resolved because of back-to-work legislation. Outdated and rigid labour practices increase costs and make it difficult to improve competitiveness and adapt to change. Wages are high and excessive overtime at double, triple and quadruple rates is said to be the norm rather

than the exception. For many witnesses what is required is a major overhaul of port labour-management relations and consideration of a statutory dispute resolution mechanism such as final offer arbitration when deadlocks occur.

In addition, in Montreal and Quebec, the Committee heard sharp criticism of the job security provisions which have been in place since the Picard Inquiry in 1967. These guarantee stevedores a given number of hours a year whether they work or not. This has meant payments of thousands of dollars per man per year for no work. These are extra costs that the ports can no longer sustain. They are completely out of sync with the economics of the 1990s and reform is urgently required.

On the management side, there was concern about the role of the Maritime Employers Association (MEA) (East Coast). It was established 25 years ago under the *Canada Labour Code* to negotiate and administer labour contracts at seven ports: Montreal, Quebec, Trois-Rivières, Halifax, Saint John, Toronto, and Hamilton. In the view of some the MEA system of bargaining is outdated and rigid. Employers should be allowed to negotiate directly with labour at individual ports. This would make for better labour-management relations and reduce costs. Moreover, employers would not have to pay the MEA an administrative charge which keeps increasing. The MEA has outlived its usefulness, is not needed, and should be eliminated.

The two recent strikes at Vancouver and Montreal speak volumes for the sorry state of labour-management relations at our major ports. In order to prosper we have to trade. It has come to this; the Canadian economy can no longer sustain any labour disruptions to port operations, even a day or two is becoming too costly. Another way has to be found to deal with waterfront disputes than back-to-work legislation. We think it is time for a comprehensive independent review of labour-management relations at our major ports. The status quo is unacceptable and unsustainable.

Recommendation

14

A Commission of Inquiry be immediately established by the federal government to do a comprehensive review of labour-management relations in the port sector, and to report within a year on what changes are required to ensure stability and competitiveness at our major ports.

PILOTAGE

A. Introduction

Pilotage is the conduct of a ship by a qualified officer who has local knowledge of the waters through which the ship is being sailed. Canadian pilotage was institutionalized in its current form by the *Pilotage Act*, 1972. This Act provided for the establishment of the Atlantic (APA), Laurentian (LPA), Great Lakes (GLPA) and Pacific (PPA) Pilotage Authorities. They are tasked with “establishing, operating and administering, in the interests of safety, efficient pilotage services” in their respective geographic regions. The Act empowers the Authorities to make regulations respecting: the establishment of compulsory areas, the prescription of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage and the circumstances under which this may be waived, and the classes of pilots’ licences and pilotage certificates that may be issued, as well as the qualifications and examinations required to acquire same. In effect, pilotage is a regulated monopoly and the Authorities are Crown corporations which are mandated to be financially self-sufficient. However, any losses are covered by annual government appropriations.

B. Problems with the Current System

A significant number of witnesses were very critical of the existing pilotage system. They are concerned about the high cost of pilotage, the monopoly position of pilots, the extent of compulsory pilotage, and the continuing substantial subsidization of the service. Regarding pilotage costs, one powerful example used was that of a maximum Seaway-sized ocean vessel trading to Thunder Bay, which would incur charges of approximately \$53,000 for pilotage if it were to make one stop to unload at Hamilton *en route*, load in Thunder Bay and then exit the system. Based upon a 14-day transit time the daily cost of a pilot would be about \$3,800.

Pilots have high incomes, most are well into the six figures with some pilots earning more than \$200,000 on the West Coast. To a degree these high incomes are a product of the fact that they can negotiate from a monopolistic position of strength, since they can strike which would paralyze navigation in the compulsory pilotage areas. In addition, pilots negotiate their terms of employment, including compensation, with the Authorities whose Boards include pilot representation which creates a possible conflict of interest situation.

While users have been cutting their costs, the Authorities have been raising their tariffs. For example, tariffs for the Laurentian Pilotage

Authority increased 32% over 36 months. Nevertheless, all of them, with the exception of the Pacific Pilotage Authority which has been continually financially self-sufficient, have needed public funds to cover their losses. Indeed, nearly \$50 million in subsidies has been provided to the Authorities over the last 20 years, with \$20 million of that going to the Laurentian Pilotage Authority over the last five years. Some suggested that the major reason for these losses lay in the delays in tariff implementation. The Authorities must apply to the National Transportation Agency for tariff increases. Objections can be filed and the approval process can involve Agency investigations and public hearings. This is a lengthy process, sometimes taking a year or more before the tariff is approved and the delay results in lost revenues.

Regarding compulsory pilotage, the strongly held view of a number of witnesses was that an exemption should be granted if the ship's master possesses sufficient detailed knowledge of local waters to permit safe transit. The master should not have to apply for a pilot's certificate which is a long and demanding process. It was pointed out that Canadian flag ships have a blanket exemption from compulsory pilotage in the Great Lakes, which is the area under the jurisdiction of the GLPA, based upon the requirement of having done 10 trips over a three-year period. In contrast, they are subject to compulsory pilotage in the St. Lawrence River which is administered by the LPA. Canadian shipowners have opposed this for more than 20 years. Their captains and deck officers make many trips a year through the Great Lakes/Seaway System and they know the waters like "the back of their hands." Furthermore, they maintain that the qualifications and experience of their captains and officers are well recognized by the Pilotage Authorities in that industry personnel form the main source of supply for pilots. The shipowners object to paying an individual's training costs only to have him recruited into the pilots' ranks once he becomes fully qualified. They also object to paying the pilotage fees which they consider to be an unnecessary expense, both to themselves and the economy, because their officers already possess the necessary qualifications. As one major user put it, "It is the fireman on the diesel all over again."

It was acknowledged that Canadian captains and deck officers can apply for pilotage certificates for LPA waters. However, the process is long and demanding and it is argued that the current system of examination and certification is intimidating, and biased against such applications. Examination Boards have a majority of pilots. Clearly, they have a vested interest in restricting the number of pilotage certificates issued as they are a direct threat to their livelihood, particularly during a period of declining traffic which has been the pattern for the Seaway over the last decade. This "conflict of interest" is the major reason why very few captains have obtained

certificates over the years even though they have many years of experience and their knowledge of local waters cannot be challenged.

C. *Reform of the System*

It should be emphasized that nobody disputed the necessity of pilotage for safe navigation and the protection of the environment. What is at issue are the high costs of pilotage, the excessive leverage pilots have to protect their interests and the perception of a “closed shop.” On that basis many witnesses concluded that the current pilotage system cannot continue. Reform is essential to reduce pilotage costs and subsidies and make the system more flexible and user-friendly.

Some witnesses said that the only solution was to eliminate the Pilotage Authorities by repealing the *Pilotage Act* and make pilotage a competitive service; in effect privatize it. However, because safety is paramount, the federal government should continue to regulate it. Others suggested, that since a significant amount of pilotage is concerned with going in and out of ports, that they should take over the service.

On the other hand, significantly, the groups representing foreign shipowners, who pay nearly 100% of pilotage fees on the West Coast, and more than 80% on the East Coast, took the position that only minor amendments were required to the *Pilotage Act*. One of these would address the Authorities’ problems with deficits through a streamlined tariff approval process. The *Pilotage Act* should be amended to include what was called “a negative disallowance feature” under which, whether or not there were objections, the tariff would come into force within 60 days of publication. If the Agency refused the increase then the Authority could be obliged to return all or some of the extra revenue to the users.

The other amendment suggested would deal with the monopoly question and the right to strike. A final offer selection mechanism should be put into the Act similar to that included in the recent contracts between the Laurentian Pilotage Authority and its contractor pilots. Under such a mechanism, all parties are bound by the decision of an arbitrator, who must be employed when agreement cannot be reached by any other means. The arbitrator’s mandate is limited to selecting one of the two final offers and his or her decision is binding. Not only does this serve as an incentive for both parties to present credible final offers but also eliminates strikes and lockouts.

As far as reform was concerned for Canadian shipowners, particularly those trading in the Great Lakes/Seaway System, the answer was simple; an exemption from compulsory pilotage. They do not want it and they do not need it.

Finally, other witnesses felt that recent developments in navigation technology, such as differential global positioning systems, computer-based electronic charting, and automated bridge controls could, and should lead to more efficiency and reduce pilotage costs. Indeed, some went so far as to suggest this new technology will solve the pilotage problem by making it redundant.

On the other side, all of the pilot groups, supported by some users, were in favour of the status quo. For them pilotage is an essential service to ensure safe navigation and the protection of the environment. As one witness said: “Pilots are to marine transportation what surgeons are to the health sector, experts with special skills and knowledge. Pilots ensure that our waters are safe and oversee the protection of our waters, our shores and our environment ...” It takes 10 to 12 years of experience and training to become a pilot. The licensing and certification standards are very high because it is necessary to have highly qualified and skilled pilots. The new navigation systems cannot replace pilots — they are simply aids to navigation, not substitutes.

In connection with the question of self-sufficiency and the Authorities’ deficits, the pilots say they are due to the cumbersome approval process for tariff increases. Users have abused the right of appeal by delaying tariff implementation. It was pointed out it took the Laurentian Pilotage Authority 24 months to get the last increase which resulted in lost revenues of \$6 million. Basically, the only change the pilots want is an amendment to the Act that would ensure that tariff increases come into effect expeditiously.

A NEW PILOTAGE REGIME

What we heard time and time again, as the Chairman put it, is that organized pilotage is taking too big a piece of the marine sector pie. The competitive environment has changed dramatically in the last decade because of free trade, deregulation, privatization, rapid technological change, shrinking fiscal resources, a deep recession, and global competition. Other marine sector users have cut their costs in response to this, and we believe it is time for the pilots to make their contribution. The easy answer has been to simply increase pilotage tariffs to cover costs. This is no longer sustainable if we are to have a competitive marine sector. What is required is a complete overhaul of pilotage and the creation of a new regime.

To begin with, we think pilotage service must be separated from the regulation of it. Safety and the protection of the environment cannot be compromised. However, the Pilotage Authorities have absolute authority over all aspects of pilotage in Canada. They deal with the users on behalf of

the pilots and control the supply of pilots. Potential conflict of interest situations are evident in the negotiation of contracts and the licensing and certification process. Moreover, there is a perceived, if not real, conflict of interest in meeting the mandate to be financially self-sufficient, while at the same time controlling the regulatory environment including when and where pilots are needed and supplying those pilots. Originally established to meet safety concerns, the Pilotage Authorities now have a stranglehold and this is not healthy in this tough, new competitive climate.

Many pilot groups referred to the Bernier Royal Commission on Pilotage in 1968 as the basis for the *Pilotage Act*. It is instructive to point out that one of its recommendations was the creation of a Central Pilotage Authority which it suggested should be called "The National Pilotage Board." This Board was to be given wide powers to ascertain what pilotage services were necessary throughout Canada, establish services required in the public interest, organize administrative controls, provide general surveillance of pilotage administration and operations, and enunciate general policies.

We think that the Pilotage Authorities have to be disbanded in favour of a central body to regulate pilotage. We do not envisage anything like a National Pilotage Board, we do not want to replace one bureaucracy with another. We want, among other things, to reduce administrative costs. What we think is appropriate is the formation of a unit in Transport Canada similar to the Ports desk/secretariat for port administration. It would regulate pilotage, define compulsory pilotage areas, determine the qualification of pilots, and take care of licensing, certification and training. In connection with the latter, from what we heard, we have the impression that our marine training institutions are ready, willing and able to take on the responsibility for the training of pilots.

The new national marine transportation act provide for the repeal of the *Pilotage Act* and the dissolution of the Pilotage Authorities, and replace them with a Pilotage Desk/Secretariat which would regulate pilotage in Canada.

Recommendation
15

Having separated the regulation of pilotage from the service the next question is what type of service it should be. We see the two options as being either a regulated monopoly or commercialization, and, on balance, we favour commercialization. There is nothing like the discipline of the marketplace to control costs and improve efficiency. We do not think competitive pilotage will compromise safety. We believe that the regulatory framework we are recommending will ensure that safety and the protection of the environment will not be subordinated to commercial imperatives.

Recommendation 16

The new national marine transportation act provide for the commercialization of pilotage services in Canada.

While we support competitive pilotage, it does not mean that the consumers of the service will have a choice of whether to take a pilot or not. There will still be compulsory pilotage because of safety and the protection of the environment. However, we think that the current designations for compulsory pilotage areas, done by the Authorities, should be reviewed, particularly in light of the recent advances in navigation technology. In addition, as part of this review, the question of exemption from compulsory pilotage should be examined. A set of validation criteria should be developed based upon the essentials, namely, knowledge and experience of local waters without discrimination based upon flag, and these should be the bases on which exemptions are granted. It should be the same test for all pilotage areas and it should be open not only to Canadian officers but to foreign as well.

Recommendation 17

The new Pilotage Secretariat undertake an immediate review of all compulsory pilotage areas to determine if they are still required for safety of navigation and the protection of the environment; and also develop a uniform set of criteria for the granting of exemptions from compulsory pilotage.

Currently, pilots are either members of corporations that contract with the Authorities or employees of them. Under the new system of competitive pilotage the pilots will be negotiating their fees directly with the users. It is quite possible, that the pilots will attempt, through the establishment of one corporation, to create a monopolistic situation in each pilotage district. This, combined with the right to strike, will give them the excessive leverage that they now enjoy.

With the repeal of *Pilotage Act*, the tariff approval process, which does provide some control over rates, will be gone. We think that a binding dispute resolution mechanism is what is required to settle rate or any other disputes. We would note again that such a mechanism has been included in the most recent contract between the Laurentian Pilotage Authority and the pilot corporations. As in so many other areas of the transportation industry we can no longer afford to let a small group shut down our major ports or the Great Lakes/Seaway System.

Recommendation 18

The new national marine transportation act make provision for a final offer selection mechanism for the settlement of all disputes between pilots and consumers of the service.

THE SEAWAY

A. Introduction

The St. Lawrence Seaway is an essential part of the Great Lakes/Seaway System which is a major and unique North American inland transportation route. The Seaway, a joint venture of Canada and the United States, opened in 1959. It extends from Montreal to Lake Erie and is composed of a system of 15 locks and canals divided into two sections: the Montreal—Lake Ontario section, consisting of five Canadian and two U.S. locks; and the Welland Canal, with eight all-Canadian locks. The Seaway is operated and administered in Canada by a federal Crown corporation with its own Act, the *St. Lawrence Seaway Authority*, and in the United States, by the *St. Lawrence Seaway Development Corporation*.

From the beginning, the Seaway Authority was required to be financially self-sufficient and Canada and the U.S. established a tariff of tolls to cover operations and maintenance expenses, interest on loans and repay capital over a 50-year period. It soon became apparent that this financial mandate could not be met and by 1977 the Authority's debt had reached \$841 million. In that year the government recapitalized the Seaway through the forgiveness of accumulated interest of \$216 million and conversion to equity of the remaining \$625 million debt. As part of the refinancing, the Authority was directed to ensure that tolls were set at a level which would keep it on a self-sustaining basis.

Since then the Authority has not had to rely on federal funding to operate and maintain the system. It has managed to cover its losses which, because of declining traffic, have been heavy over the past years, through drawing on its financial reserves. However, in 1994, the Authority made a profit of \$10 million due to a substantial increase in traffic. As far as capital expenditures are concerned, a \$175 million structural rehabilitation program for the Welland Canal was financed by the federal government in a form of an increase in its equity.

Export grain, iron ore from Quebec and Labrador mines, and British Columbia and Alberta coal are the major commodities that move through the Seaway. However, since it opened in 1959, export grain traffic has been the "lifeblood" of the Seaway. The successful commercial formula, which has worked well for its viability and competitiveness, has been grain down-bound and iron ore up-bound. This has been supplemented by movements of potash, salt, cement, general cargo and, very recently, substantial tonnages of steel plate. However, there is no doubt that the Seaway's future is inextricably linked to export grain traffic.

B. Self-Sufficiency

A large number of witnesses said emphatically that the Seaway must be financially self-sufficient. But this cannot be done by constantly raising tolls; it must be done through containing and reducing costs. The Seaway is a national asset. It is of great importance to the social and economic prosperity of the North American heartland. Recent studies demonstrate how essential the Seaway is to the economies of Central Canada and the U.S. Midwest. It is estimated that the Seaway adds Cdn. \$3 billion annually and up to 17,000 jobs to the Canadian economy, and U.S. \$2 billion annually and up to 49,000 jobs for the U.S. economy. However, the Seaway has been in decline, with the exception of last year, for a number of years. The only way it can survive and prosper is, if it is a cost-effective and competitive transportation route for the movement of bulk commodities. What is needed is a comprehensive revitalization plan and a clear, unambiguous commitment by both government and industry to carry it out.

The option most favoured by key stakeholder witnesses is the commercialization of the Seaway. What is envisaged is the establishment of a public/private not-for-profit binational corporation which would operate the Seaway on a financially self-sufficient basis. It would be responsible for the day-to-day operations including the operation of the locks, setting tolls and ongoing routine maintenance. The Board of Directors would include not only representatives of the Canadian and U.S. governments but also from industry and users on both sides of the border. Since it is in the public interest to maintain the Seaway the two federal governments would be responsible for the long-term capital costs for major maintenance and infrastructure. It was suggested that the cost of maintaining and rehabilitating the Seaway infrastructure should be shared between each government on the basis of each country's use of the system. In addition, the new corporation should not be responsible for non-marine assets such as the Melocheville tunnel and the Valleyfield, St. Louis and Mercier bridges in the Beauharnois Canal. The new corporation should not be forced to subsidize land transportation facilities, and, it either should be compensated for them or responsibility should be transferred to a more appropriate government department.

Another option was put forward by the Seaway Authority. It proposed the complete integration of Coast Guard and Pilotage activities from Montreal to Thunder Bay with the responsibilities of the Authority. Rationalization of sites, facilities and human resources would ensue with the emphasis on the delivery of services which are deemed necessary by users. These services would be provided on a commercial basis and a carrier advisory committee would be established to advise on the services required.

There was overwhelming agreement that one option that could not be considered is closure. What is required is a bold, indeed revolutionary

approach, to solving the Seaway's problems to ensure its future as a user-friendly and efficient system; or, to quote one witness, who put it much more graphically, "The Seaway system needs an enema."

C. A New Direction

Two Sub-Committees of this Committee have undertaken studies on the Seaway in the last three years. We are not going to repeat what was said in them. Suffice to say we welcome the freeze on tolls for a second year. We would observe that when all is said and done regarding the Seaway, and a lot has been said, to a major degree the Seaway's viability and competitiveness depend upon export grain markets, the health of the steel industry, the global economy, and cost control.

As has been repeatedly said during our hearings this whole exercise has one objective, and that is to take costs out of the system to ensure that we have an affordable, competitive marine transportation sector. The Seaway Authority over the past few years has made credible efforts to reduce its costs and improve productivity. It made \$10 million in 1994, its first operating profit in a decade. But no one should be lulled into a false sense of security. There is a great deal of doubt and uncertainty surrounding future traffic prospects for the Seaway. For example, reform of the *Western Grain Transportation Act* and the elimination of the grain subsidy may or may not generate more export grain for the Seaway. Moreover, the future prospects for the Seaway depend heavily upon the performance of the economy and its natural export markets for grain such as Europe or Russia.

Therefore, the cost-cutting must be unrelenting and we do not think the Authority is doing this deeply enough, nor quickly enough. We believe the only way this is going to occur is through the commercialization of the Seaway as soon as possible and for us the lowest cost option is a financially self-sufficient, not-for-profit corporation which would have responsibility for the administration of Seaway operations, including tolls, marketing and annual maintenance. The federal government would continue to own the assets and control would be exercised through the Minister of Transport. The Board would be business-oriented with representation from the public and private sectors. There would be a maximum delegation of authority with a minimum amount of oversight and control compatible with the government's responsibilities to the taxpayer and under the Seaway agreement with the United States. Furthermore, the new corporation should not be saddled with responsibility for non-marine structures, such as bridges and tunnels. They should be transferred to a more appropriate department of government. The users of the Seaway should not have to continue to pay for them.

For this particular NFPC, we think financial self-sufficiency must reasonably be limited to covering operating and routine maintenance expenditures. It has been demonstrated over the years that, while financial self-sufficiency is a realistic mandate for the operations of the Authority, covering major capital expenditures is not. Obviously, the federal government recognized this when it provided \$175 million for the Welland Canal restoration project. The Americans treat the Seaway as a national asset to be maintained in the public interest and we should too. The federal government should accept its responsibility for major capital projects as being in the national interest.

Recommendation 19

The new national marine transportation act include provisions to:

- **discontinue the St. Lawrence Seaway Authority through repeal of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*;**
- **establish a financially self-sufficient, not-for-profit corporation to administer the Seaway, including the operation of locks, setting of tolls, and routine maintenance;**
- **relieve the new operating corporation of all non-marine responsibilities such as bridges and tunnels; and**
- **recognize that the federal government will be responsible for the capital costs of all non-routine maintenance and rehabilitation projects to maintain the safety and integrity of the Seaway.**

Seaway labour-management relations have been stable for sometime. However, Seaway workers have considerable leverage in collective bargaining because they can shut down the whole waterway with a strike. Neither the Seaway's reputation as a reliable transportation route nor the economy can afford the damage done. Back-to-work legislation is never a long-term solution. As in the case of pilotage, we think the only reasonable approach is that the right to strike or lockout be replaced by a final offer arbitration scheme.

Recommendation 20

The new national marine transportation act provide for a final offer selection mechanism for the settlement of all disputes between the new Not-For-Profit Seaway Corporation and its employees.

It will be appreciated that we have not recommended a public/private financially self-sufficient binational corporation for the administration of the Seaway. Certainly, as users who supported this pointed out, it would no doubt be the lowest-cost option for the Seaway. Significant cost reductions would be achieved through the elimination of duplication and by rationalizing personnel and services.

However, our visit to Washington to discuss the Seaway with users and government officials revealed that since the Sub-Committee's recommendation for a binational agency last fall, there has been very little said or done regarding it within the Administration or Congress. Currently, the binational agency is really only a concept and it was suggested that what was needed to start serious discussions was a substantive proposal. Certainly, the U.S. government would be prepared to discuss it, but we were warned that a binational agency would be a very "hard sell" on Capitol Hill.

In fact, the main focus of our discussions was on the elimination of tolls. The Americans want us to remove them, as they did in 1986, because they believe tolls inhibit Seaway competitiveness, and their removal would substantially increase traffic and generate direct and indirect economic benefits, which would more than offset the loss of toll revenue of approximately \$60 million annually.

In response, we pointed out that our share of Seaway costs is 83% (\$85 million) while the American is 17% (\$17 million). However, in terms of tonnage value going through the Seaway, ours is worth about \$3.1 billion or 47% whereas the Americans have approximately \$3.6 billion in tonnage value or 53%. Clearly, the benefits from the Seaway are roughly equal yet the Americans are paying a very small amount of the operating and capital costs. We made it very clear that we thought that there must be a more equitable division of the costs based upon the ratio of benefits received. Certainly, if we were to eliminate tolls we would expect the Americans to make a much greater contribution to Seaway costs.

As a result of our talks in Washington, we have concluded that for now we should pursue a made-in-Canada commercialization initiative for the Seaway. We should concentrate on putting our own house in order, getting our costs down as much as possible. We should then develop a concrete proposal for a binational agency since it is clearly the lowest-cost option for operating the Seaway and the best way to ensure its long-term viability and competitiveness. It would be the basis for discussions in Washington, which would include the issues of the elimination of tolls and a more equitable sharing of Seaway costs based upon benefits received. We recognize the difficulties involved in such a proposal, not the least of which is the question of sovereignty, but we think we must try.

The commercialization of the Canadian section of the Seaway should proceed as quickly as possible, and once this has been achieved the federal government should develop a proposal for the creation of a binational agency to operate the Seaway and open discussions with the U.S. government on this matter, the elimination of tolls, and a more equitable sharing of Seaway costs.

Recommendation***21***

Another issue that we raised in Washington was the *Jones Act*. Essentially, it provides that all American marine traffic moving between American ports must be carried by American flag ships. We suggested that, for the Great Lakes/Seaway system, consideration should be given to waiving the requirements of the *Jones Act* so that there would be competition which would reduce shipping costs. Frankly, we did not receive any encouragement and were told that the Administration supports the *Jones Act*. Nevertheless, now that we have "open skies," we would simply like to make the observation that an "open waters" arrangement, for the Great Lakes/Seaway system, has merit.

D. Seaway-Size Fleet Renewal

Several of the major Seaway users expressed deep concern regarding the declining domestic bulk carrier fleet and the dwindling Seaway-size world fleet. The average age of the Canadian laker fleet is close to 30 years and, apart from further rationalization, the remaining vessels will require refits within five years. The last laker was built 10 years ago. In connection with the world fleet, about 130 ships are needed to sustain the deep sea trade at its average level of the last five years which is 9.25 million tons. Today there are over 400 Seaway-size bulk carriers of which 124 are more than 15 years old and their average lifespan is 20 years. Only 11 Seaway-size suitable ships have been built in the last six years. If no new ships are built, or refitted, it is estimated there will be only 42 transiting the Seaway by the year 2000, and nine by the year 2005. Clearly, there is an urgent need to renew both the Canadian and deep sea Seaway-size fleets. What is required is the development of an incentive program to stimulate new building and refits. This could take the form of investment tax credits; tax deferral programs; ship financing guarantees; or through a scheme, which has been proposed by Canadian and foreign shipping interests, of toll, pilotage, and port dues discounts and rebates over a period of years. Under such a proposal these charges would be rebated to shipowners or operators of new buildings and refits of Seaway-size ships on a sliding scale over a 5-year period; 100% the first year, 80% the second, 60% the third, 40% the fourth and 20% in the fifth with no reduction after that. This incentive program would be effective between January 1, 1996 and December 31, 2001 and would apply to any size, class or flag of ship which uses the Seaway during that period.

Our main focus has been on reducing the costs of the Seaway so as to ensure its future competitiveness. Certainly, the implementation of the measures we have suggested should reassure shipowners and users that there is a commitment to the Seaway's future viability and that if they invest in new building programs they will receive a reasonable rate of return. However, we think the fleet problem is serious. After all, while it is essential to get costs

down to increase traffic, it will be for naught unless there are a sufficient number of Seaway-size ships to carry that traffic. An incentive program to ensure that should be developed. Furthermore, while shipbuilding policy was not part of our mandate, we see this incentive program as one way of providing work for our shipyards which, clearly, badly need it. Therefore, we would limit the program to new building and refits that are done in Canadian shipyards.

In order to ensure the long-term viability of the Seaway, the federal government should give serious consideration to the development of an incentive program to stimulate new construction and refitting of Canadian and foreign flag Seaway-size ships based on the essential condition that the work is done in Canadian shipyards.

***Recommendation
22***

THE CANADIAN COAST GUARD

Apart from pilotage and the public harbours and ports group, the activities of the Canadian Coast Guard (CCG) include responsibility for the marine navigation system, icebreaking, marine regulation and marine search and rescue. Its budget is approximately \$580 million and the level of cost recovery is about 5%.

A large number of witnesses, albeit some of them very cautiously and reluctantly, recognized that increased cost recovery for CG services was necessary and inevitable. However, there were a considerable number of caveats; it must be fair and equitable, include all users (not only commercial shipping but recreational boating and fishing as well), clearly define the services required, who benefits, and those which are in the public interest, recognize the principle of "user-pay-user-say," be phased in to give everyone time to adjust, and finally be sensitive to economic realities so as not to undermine the competitiveness of the marine sector; if charges are too high, traffic will divert to American waterways and ports. Moreover, they were unanimous in emphasizing that before any cost recovery program was put into effect the CG must not only put its own house in order, but must be seen to have done so. It must rationalize its activities to eliminate duplication and unnecessary services and drive costs down to the lowest-cost operation possible. Only then should the user pay. In that light they welcomed the establishment of the Marine Advisory Board which is composed of industry representatives with a mandate to review the CG's costs and service levels and make recommendations on a cost recovery program. They are prepared to pay if the true costs can be identified, who are the beneficiaries, and the services are delivered efficiently. It was often suggested that alternative methods of delivery including partnerships with industry and full commercialization/privatization should be considered as they may well be

the most cost-effective and efficient ways of providing them. However, as far as safety and the protection of the marine environment are concerned they should continue to be the responsibility of the CG and its core service.

We agree that any credible, fair and equitable national cost recovery program can only start with the CG. It must clearly identify the true costs of its services, the need for them and demonstrate that it has reduced costs to the minimum compatible with the efficient and safe delivery of services.

Recommendation

23

No national cost recovery program should be implemented until the CG has clearly identified its costs for services, the future levels required, and demonstrated it has its costs under control and down to the lowest-cost operation possible.

In connection with that, we have the following comments to make.

A. Fleet Utilization

There was a broad consensus of support for the amalgamation of the fleets of the CG and Fisheries and Oceans. However, it was based on the strong feeling that the savings and synergies that should occur, must take place. It is on that basis and we also welcome the combining of the two fleets, which we understand has started to take place as of 1 April.

Recommendation

24

The Committee endorses the merger of the fleet of the Coast Guard with that of Fisheries and Oceans on the condition that it becomes a more cost-efficient operation and that the savings are translated into real savings for the users.

B. Marine Navigation Services

The operational, maintenance and capital costs for the delivery of marine navigation services account for approximately \$300 million, or about 51% of the CG's total budget. The three major components of the program are aids to navigation, dredging and marine communication and vessel traffic services.

C. Navigation Aids

It was pointed out to the Committee by a number of users that recent advances in navigation technology, based upon satellite technology (Digital Global Positioning Systems) and computerized electronic charting (Electronic Chart Display Information Systems) and Automated Dissemination and Surveillance Systems will mean that within five to seven

years 80% of the current navigation aids will be redundant. The Committee was told that later this year a public/private pilot project to demonstrate this will commence in the St. Lawrence River.

From what we heard we think there is great potential for significant cost savings by using the new technology to the fullest extent possible. When this has been achieved then consideration should be given to commercialization of the operation and maintenance of what is left, which will be the essential navigation system. Once the unnecessary costs and services are taken out of the system the users will be prepared to pay their fair share.

The Coast Guard and users proceed jointly as rapidly as possible to reduce the number of aids to navigation through the introduction of new navigation technology and equipment and then consider commercialization of the remainder which would be the essential system.

**Recommendation
25**

D. Dredging

Those witnesses that commented on dredging in particular took three positions. Some favoured full cost recovery, others argued that it should be treated as an essential service and provided by the CG, while a third group thought that the ports should assume their fair share for channel dredging but that the CG should remain responsible for channels in the main national commercial waterways. It was emphasized that there are some ports that are heavily dependent upon dredging from time-to-time and could not possibly pay for it.

We appreciate that this is the case for a number of small ports, which may or may not become part of the commercial group. Their survival does depend on dredging. Nevertheless, on balance, we think that there must be cost recovery for at least those users where it is clear they are the beneficiaries. We also think that the major commercial ports should take responsibility for dredging within their areas and in the channel approaches.

There should be cost recovery for dredging where the commercial users can be clearly identified and dredging for channel approaches and within port areas should be the responsibility of the commercial ports.

**Recommendation
26**

E. Vessel Traffic Services

Several users indicated that new navigation equipment will permit a master to identify most traffic without recourse to vessel traffic management services. The new Automatic Dissemination Surveillance Systems will show on a screen where ships are on a real time basis. As a result, it will be possible

to reduce the role of vessel traffic services to monitoring and advice functions, needed only to respond to navigational errors or equipment failures. Indeed, it was pointed out it will probably be possible to offer vessel traffic services from one shore station covering Thunder Bay to Halifax, thus allowing the rest of the stations, of which there are 10 in eastern Canada, to be phased out.

Clearly this is another service where new technology can safely be used to reduce costs and the delivery of the service could easily be done by the private sector or for that matter our ports where most of the vessel traffic control takes place.

Recommendation

27

Based upon the introduction of new navigation technology and equipment, the Coast Guard and users work together to rationalize vessel traffic services and consideration be given to their commercialization, or transfer to the ports.

F. Icebreaking

There was a great deal of interest in icebreaking in Quebec and Atlantic Canada. Many witnesses pointed out that icebreaking fulfils a variety of functions. In the St. Lawrence River it is used primarily for flood control and it was noted that the passage of commercial shipping through the channel assists in this respect. Icebreaking is provided to small ports and settlements in remote areas of the country as well as in the Arctic where it is directly related to sovereignty, northern resupply, and scientific research. In connection with commercial activities, it was noted that some companies which have established mines in the Arctic did so on the basis that icebreaking services would be provided. The same was said for companies that manufacture forest products in western Newfoundland. Moreover, ports in Quebec, Northern New Brunswick and Prince Edward Island depend heavily upon icebreaking.

The conclusion of a good number of witnesses was that icebreaking is an essential service and should continue to be paid for by the federal government. On the other hand, some witnesses, most of whom were not located in Quebec or Atlantic Canada, favoured some form of cost recovery for icebreaking.

The problem with this, as we see it, is that it is going to be exceedingly difficult, if not impossible to make a clear distinction between those icebreaking activities which are for the public good and those which are of commercial benefit to the user. We certainly believe an effort must be made to find a fair and equitable formula to apportion the costs and we recognize that there is cost recovery for icebreaking in Northern Europe. However, if

this cannot be achieved then we believe icebreaking should be considered an essential service.

No cost recovery program be implemented for icebreaking unless the costs can be attributed in a fair and equitable way to commercial users and for what has been done in the public interest.

**Recommendation
28**

The Committee was told that a major problem for CG icebreakers is that many foreign ships have no ice-strengthening in their hulls, and their crews, which are often from tropical countries, do not have the experience or ability to deal with ice navigation. This adds to the costs of icebreaking and it was suggested that cost savings could be made if ships were ice-strengthened. Indeed, several users indicated they own or charter ice-strengthened ships and would have no problem with such a requirement. However, they made it clear that any cost recovery program should reflect this through the form of a reduced charge or none at all. It was also noted that the cost recovery regime in the Baltic levies icebreaking charges based on a ship's ice-strength classification.

We think this approach has merit and should be adopted if a cost recovery program can be established for icebreaking services. Moreover any program should recognize through reduced rates and rebates, any measures to make a ship safer, such as double hulling, using precision navigation systems, specific training for the officers and crews and ship-board pollution prevention programs.

If cost recovery can be introduced for icebreaking services, the costing formula should be based on the ice-strength classification of the ship, and incentives through reduced rates and rebates to encourage the use of safer ships.

**Recommendation
29**

G. Search and Rescue

The general consensus was that search and rescue should be seen as being in the public interest and considered an essential service. It was pointed out that Canada has an international obligation to maintain an efficient and responsive search and rescue service in its designated area. It was also noted that in Canada search and rescue services are used primarily by fishing boats and pleasure craft and rarely by commercial shipping.

We agree that search and rescue is clearly in the public interest and should be considered essential, certainly in life-threatening situations. However, we want to emphasize that every effort should be made to reduce the costs of search and rescue and consideration be given to the possibility that some degree of commercialization could be the lowest cost alternative for the delivery of the service.

Recommendation 30

Search and rescue services should be treated as essential and no cost recovery program applied.

H. Consultation

Among the users there was agreement with the establishment of the Marine Advisory Board which is composed of 17 members representing a cross-section of marine interests. It has a mandate to provide advice and assistance to the CG on how to deliver and finance its programs in a more commercialized, business-like manner.

In our view, full and open consultation with the users is absolutely essential for the creation and implementation of any fair and equitable national cost recovery regime. The bottom line is “user-pay-user-say.” After all, in the future some CG services are going to be operated by the users or paid for by them. We think the Marine Advisory Board is an excellent and credible vehicle for the process of consultation on a national cost recovery program which is going to be demanding and complicated to establish and put into effect.

Recommendation 31

There must be full and open consultation on the development and implementation of any national cost recovery program for marine services and the Marine Advisory Board should play a pivotal role in this process.

What we heard on cost recovery has convinced us that it is going to be a real challenge to craft and implement a national program for individual CG services based on commercial need and use. It may well be virtually impossible to develop a fair and equitable cost recovery formula for each CG activity. In that light, we would like to suggest an alternative method of cost recovery based upon a national levy for all marine traffic. The revenue would go into a dedicated fund which could be called the Ports and Harbours Development Fund. This fund would contribute to the operating and capital expenditures for CG activities. This type of program would be much simpler to develop and implement than cost recovery programs tailored to each service. Moreover, the national interest, which must be recognized, would be better served by such an approach.

I. Recreational Boating

According to Statistics Canada data there are over two million licensed pleasure boats in Canada. In addition, there is a sizeable fleet estimated to be in the range of 400,000 of other small craft, such as canoes and rowboats, which do not have to be licensed.

The *Canada Shipping Act* provides the CG with the regulatory authority to set whatever rules and regulations are necessary to ensure that Canada's waters are safe. This regulatory regime applies to all vessels, recreational or commercial, Canadian or foreign. The CG also has the responsibility to provide a service for identifying boaters. Currently, this is done either through registration or licensing of vessels and delivery of this program is carried out in conjunction with Revenue Canada, Customs and Excise Branch.

There were not many witnesses who commented on recreational boating. However, for the most part, those that did were emphatic in saying that the federal government must maintain its role and not delegate it to the provinces. The CG is doing a good job. What is needed is a national, uniform regulatory regime in order to ensure safe boating across the country. Delegation to the provinces could risk the creation of a "hodge-podge" of administrative and regulatory systems reflecting local, rather than national interests. In addition, delegation will not result in the desired goals of reducing costs, or improving safety. On the contrary, costs are likely to increase with the growth in provincial bureaucracies and lack of uniformity may actually compromise safety.

Nearly 40 years ago the federal government delegated responsibility for extraprovincial trucking to the provinces. Since then, and particularly since deregulation, federal and provincial governments have devoted considerable resources to harmonizing the different operating and technical standards and regulations which have been developed over the years by the provinces. Certainly, delegation increased the costs for the trucking industry and now every effort is being made to establish a uniform and harmonious regulatory regime to reduce costs to enhance the viability and competitiveness of the industry. We do not want this to happen to recreational boating. The best, most cost-effective way to ensure safety is through continued federal regulatory control.

The federal government should continue to have regulatory responsibility for recreational boating in Canada and not delegate it to the provinces.

Recommendation
32

While the recreational boating community is generally satisfied with the Coast Guard's regulatory role it is very critical of the vessel licensing system. The present paper-based system lacks any sort of a master file and provides little or no information. It is very difficult to locate the owner of a boat from the vessel licence number. This lack of information hampers search and rescue where a boat is found adrift and makes it difficult to verify if a boat being sold is actually the property of the vendor or has been stolen. It is, in fact, essentially useless and a "shambles." Moreover there is no cost recovery for the operation of the system as the licences are given away. What

is required is a new computerized system for licensing recreational boats. Such a system would improve boating safety as search and rescue agencies would be able to obtain detailed information about the boat which can aid in a search. It will also be of assistance to enforcement agencies through the provision of an effective and comprehensive vessel identification system. In addition, an up-to-date database of small vessels will enhance the government's regulation and inspection of them for safety purposes.

Since we have recommended that the federal government continue to regulate recreational boating we think that the licensing system should be modernized and financed completely by the users. In addition, a part of the revenue from the licence fees could be used to promote safety and for enforcement as well as for any cost recovery program where it is determined in a fair and equitable manner that a CG service, such as aids to navigation, is of benefit to recreational boating. This new system could be run by the government or a special agency, or could be operated by the private sector. Whatever the case, we think it is important that a new system be put in place as soon as possible.

Recommendation
33

The federal government develop, as quickly as possible, a modern, comprehensive, national licensing system for recreational boating, the administration of which should be on a full cost recovery basis.

CONCLUSION

It was stated on many occasions during our hearings that the object of the whole exercise was to see what could be done to reduce costs in the marine sector. In the new competitive environment of free trade, deregulation and the global marketplace, the status quo is neither acceptable nor sustainable. What we must have is an affordable, competitive and efficient marine transportation system for all users — one that can meet the challenges of the 21st century.

Our aim was to provide, in this report, a blueprint for a new marine strategy. We recognize that we have recommended some dramatic changes to the system. However, as in so many other areas of government, the only choices left are hard choices. There are no soft options and we do not have a lot of time. Hard decisions have to be made and implemented. We hope that this government and Minister have the determination and courage “to go boldly forward where no Minister has gone before.”

After our report is tabled, Transport Canada will conduct a number of comprehensive roundtable discussions in all regions of the country on a new national marine policy. We applaud this approach and hope that our report and recommendations will set the stage for this process.

APPENDIX A

SUMMARY OF RECOMMENDATIONS

RECOMMENDATION 1

The federal government continue to have direct responsibility for a national ports system.

RECOMMENDATION 2

The Canada Ports Corporation should be dissolved.

RECOMMENDATION 3

A new National Marine Transportation Act be drafted to repeal the *Canada Ports Act*, the *Harbour Commissions Act(s)*, and the *Public Harbours and Port Facilities Act*, and to establish a new national commercial ports system based upon the following essential elements:

- the objectives of the national ports policy should be retained as the mandate set out for the ports is just as relevant today as it was in 1983;
- ports should be designated as federal agencies similar to Harbour Commissions;
- ports should be accountable to the Minister of Transport through a ports desk or secretariat in Transport Canada;
- ports should be financially self-sufficient which means they must be able to cover all operating and capital costs;
- ports should submit capital budgets, corporate plans and audits to the Minister annually;
- blanket approval should be given for all projects, works and other activities contained in the approved capital budgets and corporate plans;
- ports should have full delegation of authority to make contracts, leases, and to acquire or dispose of land;
- ports should have full pricing flexibility for the setting of tariffs and fees;
- ports should have expanded authority to borrow money; and
- annual reports should be submitted to the Minister and provision made for performance-based special audits or examinations at the discretion of the Minister.

RECOMMENDATION 4

The new legislation require the ports to pay annual dividends and include a provision which will protect the ports from further ad hoc demands for cash contributions to service the government's debt.

RECOMMENDATION 5

The new legislation provide that individual ports have responsibility for port policing and security.

RECOMMENDATION 6A

Under the new national ports system, to replace the current regime of grants in lieu of municipal taxes, individual ports should negotiate with their respective municipalities appropriate fees for the services they use.

RECOMMENDATION 6B

The Committee urges the federal government, the provinces and the municipalities to conduct a comprehensive review of assessment practices and all other government imposed taxes for port infrastructure to ensure that the level of taxation does not endanger the viability and competitiveness of our ports.

RECOMMENDATION 7

Provisions should be made in the new legislation, for the appointment of the majority of the members of port Boards by the federal government on the basis of consultation and a broad representation of interests; for the minority to be appointed by municipalities and the private sector; for minimum and maximum size, and for a set of comprehensive public accountability principles similar to those applied to the Canadian Airport Authorities.

RECOMMENDATION 8

The Transport Canada Group of Harbours and Ports and harbours should remain under the control and management of the Minister of Transport and not be included in the merger of the Coast Guard with Fisheries and Oceans.

RECOMMENDATION 9

The new ports desk/secretariat be given the mandate to classify the CPC Divisional Ports and the Transport Canada Ports and Harbours Group into commercial and non-commercial based upon financial self-sufficiency criteria established under the new Act; and the non-commercial ports should be further classified on the basis of those where there is a clearly defined federal government role such as servicing remote communities and ferry services, and where there is no justification for further federal involvement or responsibility, the ports should be subject, either to divestiture to provinces, municipalities, and/or the private sector, or to closure when there is no possibility of divestiture.

RECOMMENDATION 10

The new Act should provide for at least a five-year period for adjustment to, and implementation of, the new regime for non-commercial ports, and for the creation of a Ports Capital Assistance Program to assist non-commercial ports that have the potential to become self-sufficient and provide long-term capital funding to those non-commercial ports which have been divested.

RECOMMENDATION 11

Continued subsidization of a non-commercial port, which would otherwise close, for social and/or economic development objectives should be provided from regional economic development program funds.

RECOMMENDATION 12

The new Act should provide that, in the event of port closure, the federal government is responsible for taking care of the redundant facilities and returning the site as near as possible to its natural state.

RECOMMENDATION 13

Recognizing that there must be broad consultations based on the Committee's report and upon completion of the consultation process, the Minister should proceed as rapidly as possible to introduce legislation and refer it to this Committee for consideration after first reading.

RECOMMENDATION 14

A Commission of Inquiry be immediately established by the federal government to do a comprehensive review of labour-management relations in the port sector, and to report within a year on what changes are required to ensure stability and competitiveness at our major ports.

RECOMMENDATION 15

The new national marine transportation act provide for the repeal of the *Pilotage Act* and the dissolution of the Pilotage Authorities, and replace them with a Pilotage Desk/Secretariat which would regulate pilotage in Canada.

RECOMMENDATION 16

The new national marine transportation act provide for the commercialization of pilotage services in Canada.

RECOMMENDATION 17

The new Pilotage Secretariat undertake an immediate review of all compulsory pilotage areas to determine if they are still required for safety of navigation and the protection of the environment; and also develop a uniform set of criteria for the granting of exemptions from compulsory pilotage.

RECOMMENDATION 18

The new national marine transportation act make provision for a final offer selection mechanism for the settlement of all disputes between pilots and consumers of the service.

RECOMMENDATION 19

The new national marine transportation act include provisions to:

- discontinue the St. Lawrence Seaway Authority through repeal of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*;
- establish a financially self-sufficient, not-for-profit corporation to administer the Seaway, including the operation of locks, setting of tolls, and routine maintenance;
- relieve the new operating corporation of all non-marine responsibilities such as bridges and tunnels; and
- recognize that the federal government will be responsible for the capital costs of all non-routine maintenance and rehabilitation projects to maintain the safety and integrity of the Seaway.

RECOMMENDATION 20

The new national marine transportation act provide for a final offer selection mechanism for the settlement of all disputes between the new Not-For-Profit Seaway Corporation and its employees.

RECOMMENDATION 21

The commercialization of the Canadian section of the Seaway should proceed as quickly as possible, and once this has been achieved the federal government should develop a proposal for the creation of a binational agency to operate the Seaway and open discussions with the U.S. government on this matter, the elimination of tolls, and a more equitable sharing of Seaway costs.

RECOMMENDATION 22

In order to ensure the long-term viability of the Seaway, the federal government should give serious consideration to the development of an incentive program to stimulate new construction and refitting of Canadian and foreign flag Seaway-size ships based on the essential condition that the work is done in Canadian shipyards.

RECOMMENDATION 23

No national cost recovery program should be implemented until the CG has clearly identified its costs for services, the future levels required, and demonstrated it has its costs under control and down to the lowest-cost operation possible.

RECOMMENDATION 24

The Committee endorses the merger of the fleet of the Coast Guard with that of Fisheries and Oceans on the condition that it becomes a more cost-efficient operation and that the savings are translated into real savings for the users.

RECOMMENDATION 25

The Coast Guard and users proceed jointly as rapidly as possible to reduce the number of aids to navigation through the introduction of new navigation technology and equipment and then consider commercialization of the remainder which would be the essential system.

RECOMMENDATION 26

There should be cost recovery for dredging where the commercial users can be clearly identified and dredging for channel approaches and within port areas should be the responsibility of the commercial ports.

RECOMMENDATION 27

Based upon the introduction of new navigation technology and equipment, the Coast Guard and users work together to rationalize vessel traffic services and consideration be given to their commercialization, or transfer to the ports.

RECOMMENDATION 28

No cost recovery program be implemented for icebreaking unless the costs can be attributed in a fair and equitable way to commercial users and for what has been done in the public interest.

RECOMMENDATION 29

If cost recovery can be introduced for icebreaking services, the costing formula should be based on the ice-strength classification of the ship, and incentives through reduced rates and rebates to encourage the use of safer ships.

RECOMMENDATION 30

Search and rescue services should be treated as essential and no cost recovery program applied.

RECOMMENDATION 31

There must be full and open consultation on the development and implementation of any national cost recovery program for marine services and the Marine Advisory Board should play a pivotal role in the process.

RECOMMENDATION 32

The federal government should continue to have regulatory responsibility for recreational boating in Canada and not delegate it to the provinces.

RECOMMENDATION 33

The federal government develop, as quickly as possible, a modern, comprehensive, national licensing system for recreational boating, the administration of which should be on a full cost recovery basis.

APPENDIX B

LIST OF WITNESSES

Associations and Individuals	Issue	Date
Abitibi Price	30	Monday, March 13, 1995
Roger Pike, Regional Manager, Public Relations		
Dan McKenzie, Logistics Manager		
Captain Dave Brown, Shipping		
American Great Lakes Ports	—	Tuesday, April 4, 1995
Steve Fisher, Executive Director		
Argentia Management Authority	30	Monday, March 13, 1995
Wayne Young, Chief Executive Officer		
Ken Browne, General Manager		
As individuals		
Nick Carren, M.H.A.	30	Monday, March 13, 1995
Ted Ciunyk	26	Monday, February 20, 1995
Tomas Feininger, President, Literary and Historical Society of Quebec	24	Tuesday, February 14, 1995
Léonce Naud	24	Tuesday, February 14, 1995
Chris Shelton	26	Monday, February 20, 1995
Atlantic Pilotage Authority	32	Wednesday, March 15, 1995
Captain C.R. Worthington, Chairman		
Captain Tom Sellers, Director of Operations		
Mike McGrath, Treasurer		
Atlantic Provinces Transportation Commission	33	Thursday, March 16, 1995
Ramsay M.S. Armitage, General Manager		
Atlantic Region Pilots Committee, Canadian Merchant Service Guild	30	Monday, March 13, 1995
Captain Nelson Pittman, Newfoundland Representative		
Avenor Maritimes Inc.	33	Thursday, March 16, 1995
Emmanuelle Collin, Vice-President, Communications and Governmental Affairs		
Linda Gauvin, Controller		
Bay Bulls Harbour Authority	30	Monday, March 13, 1995
Joseph O'Brien, President		
B.C. Lightkeepers	26	Monday, February 20, 1995
Jim Abram, President		
Don Graham, Lighthouse Keeper		
British Columbia Coast Pilots Ltd.	27	Tuesday, February 21, 1995
Capt. Robert Backus, President		
Capt. Al Stanley, Chairman, Examination		
Capt. Ed. Goudy, Secretary-Treasurer		

Associations and Individuals	Issue	Date
British Columbia Ferry Corporation Frank A. Rhodes, President and Chief Executive Officer W.H. Martin, Vice-President, Corporate Safety and Standards Glen Brown, Vice-President, Finance	26	Monday, February 20, 1995
British Columbia Maritime Employers Association Bob Wilds, President and Chief Executive Officer	26	Monday, February 20, 1995
Bunge of Canada Ltd. Arne Rasmussen, Director, Stevedoring	24	Tuesday, February 14, 1995
Canada Maritime Agencies Ltd. Michel Beauregard, President and Chief Executive Officer	37	Tuesday, March 28, 1995
Canada Ports Corporation Arnold Masters, Chairman Jean-Michel Tessier, President & Chief Executive Officer	22	Wednesday, February 8, 1995
Canadian Coast Guard John Thomas, Commissioner David Watt, Acting Director General, Harbours and Ports Neil McNeil, Director, Marine Pilotage	34	Tuesday, March 21, 1995
Canadian Embassy to the United States Raymond Chrétien, Ambassador Robert Wright, Minister (Economic) and Deputy Head of Mission Mark Bailey, Minister Counsellor and Head of Section Brian Morrissey, Minister Counsellor and Head of Section Michel Leir, Counsellor	—	Monday, April 3, 1995
Canadian Exporters' Association James D. Moore, Vice-President, Policy Ted Zier-Vogle, Vice-President, Transportation, Noranda Sales Corporated Ltd. Klaus Burhop, Corporate Director, Logistics, Avenor Inc.	36	Thursday, March 23, 1995
Canadian Fertilizer Institute Bud Foley, POTACAN (Potash Company of Canada Limited) Walter Rozum, Nutrite Roger L. Larson, Managing Director	36	Thursday, March 23, 1995
Canadian Marine Manufacturers Association (CMMA) Sandy Currie, Executive Director	36	Thursday, March 23, 1995
Canadian Merchant Service Guild and the Canadian Marine Pilots' Association Capt. Maury Sjoquist, President, Canadian Merchant Service Guild Capt. Michel Pouliot, President, Canadian Marine Pilots' Association	34	Tuesday, March 21, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Canadian Power and Sail Squadrons Brian Burch, President and Executive Director	28	Wednesday, February 22, 1995
Canadian Pulp and Paper Association David Church, Director, Transportation, Recycling and Purchasing Russ Lewis, Director, Transportation, Stone Consolidated Corporation	34	Tuesday, March 21, 1995
Canadian Shipowners Association Norman Hall, President Neil Hunter, Director, Marine Operations	39	Thursday, March 30, 1995
Canadian Shippers' Council David Goffin, Chairman James D. Moore, Vice-Chairman Walter Mueller, Secretary	37	Tuesday, March 28, 1995
Chamber of Commerce of Sept-Îles Marc Brouillette, President Ghislain Lévesque, Vice-President	25	Wednesday, February 15, 1995
Chamber of Maritime Commerce Jean-Paul Sirois, General Manager Peter Baumgartl, Manager, Raw Materials, Stelco Capt. John Pace, Director, Navigation, Ports and Safety	38	Wednesday, March 29, 1995
Chamber of Shipping of British Columbia Kenneth B. Watts, President Joe Nichol, Vice-President Ron Cartwright, Executive Director Capt. Richard Stevens, Secretary-Treasurer	27	Tuesday, February 21, 1995
Citizen's Committee of Old Quebec Alain Samson, Treasurer	24	Tuesday, February 14, 1995
City of Charlottetown George MacDonald, Deputy Mayor	31	Tuesday, March 14, 1995
City of Corner Brook Raymond Pollett, Mayor	30	Monday, March 13, 1995
City of Montreal Pierre-Yves Melançon, City Councillor	23	Monday, February 13, 1995
City of Oshawa Noel Hutchinson, Acting Commissioner	28	Wednesday, February 22, 1995
City of Saint John Shirley McAlary, Deputy Mayor Edward Farren, Intergovernmental Affairs	33	Thursday, March 16, 1995
City of Sept-Îles Marcel Blouin, Director General Suzanne Parent-Bouchard, Advisor	25	Wednesday, February 15, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
City of Thunder Bay David Hamilton, Mayor Evelyn Dodds, Alderman	29	Thursday, February 23, 1995
City of Vancouver Philip Owen, Mayor	27	Tuesday, February 21, 1995
Coal Association of Canada Bill Hannah, Marketing Coordinator of Line Creek Resources Ltd. and Chair, Transportation Committee Don Downing, President	26	Monday, February 20, 1995
Company of Master Mariners of Canada Captain Angus McDonald, Councillor	32	Wednesday, March 15, 1995
Corner Brook Pulp and Paper Kevin Sheahan, Production Manager Brendan Mitchell, Shipping Superintendent	30	Monday, March 13, 1995
Corporation of Mid St. Lawrence Pilots Jean-Pierre Leroux, President Luc Drouin, Director General	23	Monday, February 13, 1995
Corporation of Professional Great Lakes Pilots Capt. Paul Burgess Capt. Gérard Belley Capt. Robert Childerhose Capt. Jim Pifer	28	Wednesday, February 22, 1995
Council of Boating Organizations of Canada Bill Taylor, Chairman Michael Vollmer, Executive Secretary	34	Tuesday, March 21, 1995
Council of Forest Industries Tom Culham, Vice-President, Competitiveness Barry Hagen, Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel Ltd. Scott Bennic, Assistant Manager, Transportation, Pulp, Weldwood of Canada Ltd. Chris Bale, Offshore Transportation Manager, Weyerhaeuser Canada Ltd., and Chairman, Marine Committee, COFI	26	Monday, February 20, 1995
Council of Marine Carriers Allen Fowles, Director and Past President Peter Woodward, Vice-President	27	Tuesday, February 21, 1995
Council of Maritime Affairs Roman Gralewicz, President, Seafarers International Union Capt. Maury Sjoquist, National President, Canadian Merchant Service Guild Ray Johnston, President & Chief Operating Officer, Canada Steamship Lines Inc. John Fuchs, Executive Director	39	Thursday, March 30, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Department of Transport (Canada) The Honourable Doug Young, Minister of Transport Nick Mulder, Deputy Minister Michael Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard	21	Tuesday, February 7, 1995
Economic Council of the Area of Matane Claude Canuel, Industrial Commissioner and Director General	25	Wednesday, February 15, 1995
Enterprise Saint John Stephen Carson, General Manager Christiane Vaillancourt, Coordinator, Business Development	33	Thursday, March 16, 1995
Federation of Canadian Municipalities Grant Hopcroft, Deputy Mayor, City of London, Chair of FCM's, Standing Committee on National Transportation and Communications Walter Fitzgerald, Mayor, City of Halifax Victor Bayne, Executive Director, Halifax-Dartmouth Port Development Commission Daniel McGregor, Senior Policy Analyst	38	Wednesday, March 29, 1995
Fednav Limited L.G. Pathy, President	37	Tuesday, March 28, 1995
Fenton Maritime Peter Fenton, President	31	Tuesday, March 14, 1995
Fraser River Harbour Commission Mike Jones, Chairman Rick Pierce, Port Manager	26	Monday, February 20, 1995
Fraser River Pilots' Association Capt. Bill Burnett Capt. Mike van der Gracht	26	Monday, February 20, 1995
Gaspésia Co. Ltd., MRC of Pabok and City of Chandler Pierre Vallée, Councillor, City of Chandler Michel Maillé, Financial Director, Gaspésia Co. Ltd.	25	Wednesday, February 15, 1995
Great Lakes District—International Longshoremen's Association John Baker, International President	—	Monday, April 3, 1995
Great Lakes Pilotage Authority Richard Armstrong, Chairman	36	Thursday, March 23, 1995
Great Lakes Towing Company Ronald Rasmus, President	—	Monday, April 3, 1995
Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce Wayne Hambly, President Ken MacKenzie, Member	31	Tuesday, March 14, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Greater Summerside Chamber of Commerce Bryon Murray, President	31	Tuesday, March 14, 1995
Groupe Océan Ltée Gordon Bain, President Richard Bernier, Vice-President Guy Trudeau, Consultant	24	Tuesday, February 14, 1995
Halifax — Dartmouth Port Development Commission John Gratwick, Chairman	32	Wednesday, March 15, 1995
Halifax Port Corporation David Bellefontaine, President and CEO Merv Russell, Chairman of the Board Patricia McDermott, Vice-President, Marketing	32	Wednesday, March 15, 1995
Halifax Shipping Association James Stoneman, Director Fritz King, Atlantic Container	32	Wednesday, March 15, 1995
Hamilton and District Chamber of Commerce Lee Kirkby, Executive Director	28	Wednesday, February 22, 1995
Hamilton Harbour Commissioners Duncan Beattie, Chairman Bob Hennessey, Port Manager and Chief Executive Officer	28	Wednesday, February 22, 1995
IMTT-Québec Marc Dulude, Executive Vice-President and Chief Executive Officer	24	Tuesday, February 14, 1995
International Longshoremen's Association — Local 273 Patrick Riley, Business Agent and Secretary-Treasurer	33	Thursday, March 16, 1995
International Maritime Centre — Vancouver Graham Clarke, Chairman Jonathan Seymour, Executive Director	27	Tuesday, February 21, 1995
Irving Forest Services Limited Robert P. Youden, Vice-President, Administration J.K. Irving, Principal	33	Thursday, March 16, 1995
Irving Oil Blaine Higgs, Marine Distribution Manager	33	Thursday, March 16, 1995
Island Coastal Services Ltd. Blair MacLaughlin, Secretary-Treasurer, General Manager	31	Tuesday, March 14, 1995
Kent Line Limited Donald A. Hall, Vice-President and General Manager Captain P.T.C. Gates, Manager, Tankers	33	Thursday, March 16, 1995
Laurentian Pilotage Authority Jacques Maquis, President	23	Monday, February 13, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Logistec Corporation Madeleine Paquin, President, Nortec Marine Agencies Jacques Paquin, Chairman of the Board Serge Dubreuil, President, Logistec Stevedoring	35	Wednesday, March 22, 1995
Longshoremen's Union, CUPE, Local 375 Michel Murray, President Théodore Beaudin, Secretary-Treasurer	23	Monday, February 13, 1995
Longshoremen's Union, Local 500 Tom Dufresne, President	27	Tuesday, February 21, 1995
Louis Dreyfus Corporation Adrian Tew, Vice-President	—	Monday, April 3, 1995
MacDonald Marine Services Sandy MacDonald, Owner-Operator	28	Wednesday, February 22, 1995
Marine Institute of Memorial University of Newfoundland John Connors, Head, School of Maritime Studies	30	Monday, March 13, 1995
Marine Institute of Quebec Raymond Giguère, Director	25	Wednesday, February 15, 1995
Mariner Towing David Morrison, General Manager	31	Tuesday, March 14, 1995
Metro Halifax Chamber of Commerce Mary Brooks, Chair, Transportation Committee Nancy Conrad, Policy Manager	32	Wednesday, March 15, 1995
Miramichi Port Corporation Ann Creamer, Member John Esson, Member Pat Deveaux, Member	33	Thursday, March 16, 1995
Montreal Port Corporation André Gingras, Chairman of the Board Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer	23	Monday, February 13, 1995
New Brunswick Department of Transportation The Honourable Sheldon Lee, Minister	33	Thursday, March 16, 1995
New Brunswick Federation of Agriculture Dwayne Hicks, President	33	Thursday, March 16, 1995
N.M. Paterson & Sons Ltd. Robert Paterson, Chief Executive Officer, Marine Division	29	Thursday, February 23, 1995
North Fraser Harbour Commission George Colquhoun, General Manager and Chief Executive Officer David L. Silver, Chairman	26	Monday, February 20, 1995
Northwest Territories Department of Transportation Andrew Gamble, Deputy Minister	34	Tuesday, March 21, 1995
Nova Scotia Department of Agriculture and Marketing David Robinson, Economist	32	Wednesday, March 15, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Nova Scotia Department of Transportation and Communications Don J. MacDougall, Director, Transportation Planning and Policy	32	Wednesday, March 15, 1995
Nova Scotia Federation of Agriculture Lloyd Evans, Executive Member Elke Jukes, Canadian Feed Industry Association (Atlantic Division)	32	Wednesday, March 15, 1995
Nova Scotia Marine Pilots Alexander L. MacIntyre, Pilot Andrew Rac, Pilot Terry Pittman, Pilot	32	Wednesday, March 15, 1995
Ontario Marina Operators Association Michael Shaw, Executive Officer	28	Wednesday, February 22, 1995
Ontario Wheat Producers' Marketing Board Gus Sonneveld, Director William McLounie, General Manager	28	Wednesday, February 22, 1995
Oshawa Harbour Commission Donna Taylor, Port Manager and Chief Executive Officer	28	Wednesday, February 22, 1995
Pacific Pilotage Authority D. McLennan, Chairman Capt. D. Batchelor, General Manager	26	Monday, February 20, 1995
P.E.I. Potato Board Gerry Fougere, Transportation Director Earl Smith, Past President, P.E.I. Potato Exporters Ivan Noonan, General Manager	31	Tuesday, March 14, 1995
P.E.I Road Builders and Heavy Construction Association Roger Perry, Manager David Morrison, Mariner Towing	31	Tuesday, March 14, 1995
Pilotes du Bas Saint-Laurent Michel Pouliot, President Michel Galibois, Vice-President Jean Lapointe, Secretary-Treasurer	24	Tuesday, February 14, 1995
Port Commission of Rimouski East Jocelyn Lévesque, President Michel Tremblay, Mayor of Rimouski	25	Wednesday, February 15, 1995
Port of Duluth and American Great Lakes Ports Davis Helberg, Executive Director, Seaway Port Authority of Duluth	29	Thursday, February 23, 1995
Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited B.E. Murphy, Manager, Transportation Operations	33	Thursday, March 16, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Prairie Pools Inc. Anders Bruun, Corporate Secretary and General Counsel to Manitoba Pool Elevators	29	Thursday, February 23, 1995
Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works The Honourable Keith Milligan, Minister	31	Tuesday, March 14, 1995
Prince Rupert Port Corporation Don Krusel, General Manager and Chief Executive Officer Michael Tarr, Director	26	Monday, February 20, 1995
Province of Nova Scotia George Archibald, M.L.A. (Economic Development Critic)	32	Wednesday, March 15, 1995
Quebec Cartier Mining Company Gaston Gendreau, General Superintendent, Transport Stan McGee, Divisional Superintendent, Marine Services Transport	23	Monday, February 13, 1995
Quebec Port Corporation René Paquet, Chairman of the Board Ross Gaudreault, President and Chief Executive Officer Alexis Ségal, Director, Commercial Affairs	24	Tuesday, February 14, 1995
Quebec Stevedoring Co. Ltd. Denis Dupuis, President Johanne Lapointe, Vice-President, Communications	24	Tuesday, February 14, 1995
Reed Point Marina, Port Moody David Harris, Owner	26	Monday, February 20, 1995
Saint John Board of Trade Hugh R. Tidby, President Kent Davison, Chairman, Marine Policy Task Force Ralph Murray, Member, Marine Policy Task Force	33	Thursday, March 16, 1995
Saint John Marine Pilots Captain J.W. May, Chairman Captain Don Duffy, Secretary-Treasurer	33	Thursday, March 16, 1995
Saint John Port Corporation K.R. Krauter, General Manager and Chief Executive Officer Harry Gaunce, Chairman	33	Thursday, March 16, 1995
Secunda Marine Services Ltd. Graham Curren, Vice-President, Marketing	32	Wednesday, March 15, 1995
Shipping Federation of Canada Capt. Francis C. Nicol, President Reynold Langlois, QC, Lawyer, Langlois Robert Tim Murray, Vice-President, Fednav Limited	37	Tuesday, March 28, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM) Arthur P. Earle, Chairman of the Board	23	Monday, February 13, 1995
Steering Committee for Economic Development Eastern Prince Edward Island Stan MacPherson, Partner, Deloitte & Touche Everett Roche, Partner, MacIsaac Younger Roche	31	Tuesday, March 14, 1995
Stelco Inc. Brian Warry, Vice-President, Purchasing, Raw Materials and Transportation John Wilkins, Transportation Analyst, Raw Materials Department	28	Wednesday, February 22, 1995
St. John's Board of Trade Roger F. Flood, President	30	Monday, March 13, 1995
St. John's Port Corporation D.J. Fox, Port Manager and Chief Executive Officer Tom Doyle, Member of the Board	30	Monday, March 13, 1995
St. Lawrence Economic Development Council (SODES) Marc Gagnon, Executive Director	24	Tuesday, February 14, 1995
St. Lawrence Seaway Authority Glendon R. Stewart, President and Chief Executive Officer	35	Wednesday, March 22, 1995
St. Lawrence Seaway Development Corporation Stanford Parris, Administrator David Sanders, Chief of Staff, Office of the Administrator	—	Tuesday, April 4, 1995
St. Lawrence Shipoperators Association Capt. Rosaire Desgagnés, Chairman of the Board Benoît Massicotte, Director General	24	Tuesday, February 14, 1995
Three Rivers Industrial Commission John M. Beck, General Manager	31	Tuesday, March 14, 1995
Thunder Bay Chamber of Commerce Jerry Cox, President Elect Dawn Powell, President	29	Thursday, February 23, 1995
Thunder Bay Harbour Commission Cy Cook, General Manager and Chief Executive Officer Paul Kennedy, Director of Marketing, Chamber of Commerce	29	Thursday, February 23, 1995
Town of Botwood Melvin Torrville, Deputy Mayor	30	Monday, March 13, 1995
Town of Dalhousie Sandy MacLean, Mayor	33	Thursday, March 16, 1995
Town of Grand Falls — Windsor Walwin Blackmore, Mayor	30	Monday, March 13, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Transportation-Communications Union (Grain Handlers) Herb Daniher, Executive Vice-President, Grain Division Tom Chauvin, Jr., President, Local 5055, United Steelworkers of America	29	Thursday, February 23, 1995
Tymac Launch Service Ltd. Jim Phillipson, President	27	Tuesday, February 21, 1995
Ultramar Canada Inc. Louis Forget, Director, Public and Government Affairs Kieran Shanahan, General Manager, International Shipping	37	Tuesday, March 28, 1995
Union of Canadian Transport Employees Robert Desfonds, National President Barry Hébert, Chairman, Firefighters Advisory Committee	24	Tuesday, February 14, 1995
United Fishermen and Allied Workers' Union Danielle Sciarretta, Occupational Health and Safety Director	27	Tuesday, February 21, 1995
Upper Lakes Group Inc. Jack D. Leitch, Director	36	Thursday, March 23, 1995
Vancouver Board of Trade Jill Bodkin, Chair Darcy Rezac, Managing Director Stuart Hodgson, Member, and Chair, Ports Policy Task Force	26	Monday, February 20, 1995
Vancouver Port Corporation Ron Longstaffe, Chairman Norman Stark, President and Chief Executive Officer Gordon Houston, Harbour Master	26	Monday, February 20, 1995
Windsor Harbour Commission Michael Ray, Chairman David Cree, General Manager and Chief Executive Officer	39	Thursday, March 30, 1995
Windsor Port Users Ed Weinberg, President, PRR Transportation Consultants Bob Bezaire, Assistant Manager, Lafarge Construction	28	Wednesday, February 22, 1995
Woodstock Cold Storage (1990) Limited Peter W. Frye, President and Director, Bayside Food Terminal	33	Thursday, March 16, 1995

APPENDIX C

LIST OF SUBMISSIONS

Associations and Individuals	Issue	Date
Abitibi Price	30	Monday, March 13, 1995
Alberta Department of Economic Development and Tourism	—	Thursday, April 6, 1995
American Great Lakes Ports	—	Tuesday, April 4, 1995
Argentia Management Authority	30	Monday, March 13, 1995
Association nautique de la baie de Beauport	—	Monday, March 20, 1995
Atlantic Pilotage Authority	32	Wednesday, March 15, 1995
Atlantic Provinces Transportation Commission	33	Thursday, March 16, 1995
Atlantic Region Pilots Committee, Canadian Merchant Service Guild	30	Monday, March 13, 1995
Avenor Maritimes Inc.	33	Thursday, March 16, 1995
B.C. Lightkeepers	26	Monday, February 20, 1995
British Columbia Coast Pilots Ltd.	27	Tuesday, February 21, 1995
British Columbia Ferry Corporation	26	Monday, February 20, 1995
British Columbia Maritime Employers Association	26	Monday, February 20, 1995
Bunge of Canada Ltd.	24	Tuesday, February 14, 1995
Canada Maritime Agencies Ltd.	37	Tuesday, March 28, 1995
Canada Ports Corporation	22	Wednesday, February 8, 1995
Canadian Chamber of Commerce	—	Friday, March 3, 1995
Canadian Coast Guard	34	Tuesday, March 21, 1995
Canadian Exporters' Association	36	Thursday, March 23, 1995
Canadian Fertilizer Institute	36	Thursday, March 23, 1995
Canadian Industrial Transportation League	—	Wednesday, April 5, 1995
Canadian Marine Manufacturers Association (CMMA)	36	Thursday, March 23, 1995
Canadian Marine Traffic Regulator's Association—Newfoundland Region	—	Friday, February 24, 1995
Canadian Merchant Service Guild and Canadian Marine Pilots' Association	34	Tuesday, March 21, 1995
Canadian National	—	Friday, March 31, 1995
Canadian Port and Harbour Association	—	Tuesday, March 28, 1995
Canadian Power and Sail Squadrons	28	Wednesday, February 22, 1995
Canadian Pulp and Paper Association	34	Tuesday, March 21, 1995
Canadian Shipowners Association	39	Thursday, March 30, 1995
Canadian Shippers' Council	37	Tuesday, March 28, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Canadian Wheat Board	—	Thursday, April 13, 1995
Carren, Nick, M.H.A.	24	Tuesday, February 14, 1995
Cassidy, Donald N.	—	Wednesday, March 22, 1995
Centre for Transportation Studies—University of British Columbia	—	Tuesday, March 28, 1995
Chamber of Commerce of Sept-Îles	25	Wednesday, February 15, 1995
Chamber of Maritime Commerce	38	Wednesday, March 29, 1995
Chamber of Shipping of British Columbia	27	Tuesday, February 21, 1995
Chicago Board of Trade	—	Monday, April 3, 1995
Citizen's Committee of Old Quebec	24	Tuesday, February 14, 1995
City of Charlottetown	31	Tuesday, March 14, 1995
City of Corner Brook	30	Monday, March 13, 1995
City of Montreal	23	Monday, February 13, 1995
City of Oshawa	28	Wednesday, February 22, 1995
City of Saint John	33	Thursday, March 16, 1995
City of Sept-Îles	25	Wednesday, February 15, 1995
City of Thunder Bay	29	Thursday, February 23, 1995
City of Vancouver	27	Tuesday, February 21, 1995
Ciunyk, Ted	24	Tuesday, February 14, 1995
Coal Association of Canada	26	Monday, February 20, 1995
<i>Commission de développement du parc portuaire de Gros-Cacouna</i>	—	Wednesday, March 22, 1995
Company of Master Mariners of Canada	32	Wednesday, March 15, 1995
Corner Brook Pulp and Paper	30	Monday, March 13, 1995
Corporation of Mid St. Lawrence Pilots	23	Monday, February 13, 1995
Corporation of Montreal Harbour Pilots	—	Sunday, March 5, 1995
Corporation of Professional Great Lakes Pilots	28	Wednesday, February 22, 1995
Council of Boating Organizations of Canada	34	Tuesday, March 21, 1995
Council of Forest Industries	26	Monday, February 20, 1995
Council of Marine Carriers	27	Tuesday, February 21, 1995
Council of Maritime Affairs	39	Thursday, March 30, 1995
CP Rail System	—	Friday, March 24, 1995
C.R.A.B. Park (Create a Real Available Beach)	—	Monday, February 20, 1995
Deep Cove Community Association	—	Thursday, March 30, 1995
Department of Transport (Canada)	21	Tuesday, February 7, 1995
Economic Council of the Area of Matane	25	Wednesday, February 15, 1995
Enterprise Saint John	33	Thursday, March 16, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Federation of Canadian Municipalities	38	Wednesday, March 29, 1995
Fednav Limited	37	Tuesday, March 28, 1995
Feininger, Tomas, Literary and Historical Society of Quebec	24	Tuesday, February 14, 1995
Fenton Maritime	31	Tuesday, March 14, 1995
Fraser River Harbour Commission	26	Monday, February 20, 1995
Fraser River Pilots' Association	26	Monday, February 20, 1995
Gaspésia Co. Ltd., the MRC of Pabok and the City of Chandler	25	Wednesday, February 15, 1995
Great Lakes Commission	—	Thursday, April 6, 1995
Great Lakes District Council—International Longshoremen's Association	—	Monday, April 3, 1995
Great Lakes Pilotage Authority	36	Thursday, March 23, 1995
Great Lakes Towing Company	—	Monday, April 3, 1995
Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce	31	Tuesday, March 14, 1995
Greater Summerside Chamber of Commerce	31	Tuesday, March 14, 1995
Greater Vancouver Gateway Council	—	Friday, March 31, 1995
Greater Vancouver Regional District	—	Thursday, March 30, 1995
Groupe Desgagnés Inc.	—	Thursday, March 30, 1995
Groupe Maritime Québec Inc.	—	Monday, February 13, 1995
Groupe Océan Ltée	24	Tuesday, February 14, 1995
Halifax County Municipality	—	Wednesday, February 22, 1995
Halifax — Dartmouth Port Development Commission	32	Wednesday, March 15, 1995
Halifax Port Corporation	32	Wednesday, March 15, 1995
Halifax Shipping Association	32	Wednesday, March 15, 1995
Hamilton and District Chamber of Commerce	28	Wednesday, February 22, 1995
Hamilton Harbour Commissioners	28	Wednesday, February 22, 1995
IMTT-Québec	24	Tuesday, February 14, 1995
International Longshoremen's Association — Local 273	33	Thursday, March 16, 1995
International Longshoremen's & Warehousemen's Union—Canadian Area	—	Wednesday, March 29, 1995
International Maritime Centre — Vancouver	27	Tuesday, February 21, 1995
Irving Forest Services Limited	33	Thursday, March 16, 1995
Island Coastal Services Ltd.	31	Tuesday, March 14, 1995
Kent Line Limited	33	Thursday, March 16, 1995
Lake Carriers' Association/American Iron Ore Association	—	Friday, March 31, 1995
Laurentian Pilotage Authority	23	Monday, February 13, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Logistec Corporation	35	Wednesday, March 22, 1995
Longshoremen's Union, CUPE, Local 375	23	Monday, February 13, 1995
Louis Dreyfus Corporation	—	Monday, April 3, 1995
MacDonald Marine Services	28	Wednesday, February 22, 1995
Marine Institute of Memorial University of Newfoundland	30	Monday, March 13, 1995
Marine Institute of Quebec	25	Wednesday, February 15, 1995
Mariner Towing	31	Tuesday, March 14, 1995
Metro Halifax Chamber of Commerce	32	Wednesday, March 15, 1995
Miramichi Port Corporation	33	Thursday, March 16, 1995
Montreal Port Corporation	23	Monday, February 13, 1995
Naud, Léonce	24	Tuesday, February 14, 1995
Navimar Corporation Ltd.	—	Thursday, February 16, 1995
New Brunswick Department of Transportation	33	Thursday, March 16, 1995
New Brunswick Federation of Agriculture	33	Thursday, March 16, 1995
N.M. Paterson & Sons Ltd.	29	Thursday, February 23, 1995
North Fraser Harbour Commission	26	Monday, February 20, 1995
North West CruiseShip Association	27	Tuesday, February 21, 1995
Northern Transportation Company Limited	—	Friday, March 24, 1995
Northwest Territories Department of Transportation	34	Tuesday, March 21, 1995
Nova Scotia Department of Agriculture and Marketing	32	Wednesday, March 15, 1995
Nova Scotia Department of Transportation and Communications	32	Wednesday, March 15, 1995
Nova Scotia Federation of Agriculture	32	Wednesday, March 15, 1995
Nova Scotia Marine Pilots	32	Wednesday, March 15, 1995
Ontario Marina Operators Association	28	Wednesday, February 22, 1995
Ontario Ministry of Transportation	—	Monday, March 27, 1995
Ontario Wheat Producers' Marketing Board	28	Wednesday, February 22, 1995
Oshawa Harbour Commission	28	Wednesday, February 22, 1995
Pacific Pilotage Authority	26	Monday, February 20, 1995
P.E.I. Potato Board	31	Tuesday, March 14, 1995
P.E.I. Road Builders and Heavy Construction Association	31	Tuesday, March 14, 1995
Pilotes du Bas Saint-Laurent	24	Tuesday, February 14, 1995
Port Commission of Rimouski East	25	Wednesday, February 15, 1995
Port of Duluth and American Great Lakes Ports	29	Thursday, February 23, 1995
Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited	33	Thursday, March 16, 1995
Prairie Pools Inc.	29	Thursday, February 23, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works	31	Tuesday, March 14, 1995
Prince Rupert Port Corporation	26	Monday, February 20, 1995
Province of Nova Scotia	32	Wednesday, March 15, 1995
Quebec Cartier Mining Company	23	Monday, February 13, 1995
Quebec Port Corporation	24	Tuesday, February 14, 1995
Quebec Stevedoring Co. Ltd.	24	Tuesday, February 14, 1995
Reed Point Marina, Port Moody	26	Monday, February 20, 1995
RMC of Beauharnois-Salaberry	—	Thursday, March 2, 1995
Saint John Board of Trade	33	Thursday, March 16, 1995
Saint John Marine Pilots	33	Thursday, March 16, 1995
Saint John Port Corporation	33	Thursday, March 16, 1995
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	—	Tuesday, April 4, 1995
Shelton, Chris	24	Tuesday, February 14, 1995
Shipping Federation of Canada	37	Tuesday, March 28, 1995
Shipping Federation of Canada—Saint John District Committee	—	Thursday, March 16, 1995
Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM)	23	Monday, February 13, 1995
Steering Committee for Economic Development Eastern Prince Edward Island	31	Tuesday, March 14, 1995
Stelco Inc.	28	Wednesday, February 22, 1995
St. John's Board of Trade	30	Monday, March 13, 1995
St. John's Port Corporation	30	Monday, March 13, 1995
St. Lawrence Economic Development Council (SODES)	24	Tuesday, February 14, 1995
St. Lawrence Seaway Authority	35	Wednesday, March 22, 1995
St. Lawrence Ship Operators Association	24	Tuesday, February 14, 1995
Three Rivers Industrial Commission	31	Tuesday, March 14, 1995
Thunder Bay Chamber of Commerce	29	Thursday, February 23, 1995
Thunder Bay Harbour Commission	29	Thursday, February 23, 1995
Toronto Harbour Commissioners	—	Thursday, March 23, 1995
Town of Botwood	30	Monday, March 13, 1995
Town of Dalhousie	33	Thursday, March 16, 1995
Town of Gaspé	—	Tuesday, March 28, 1995
Town of Grand Falls — Windsor	30	Monday, March 13, 1995
Transportation-Communications Union (Grain Handlers)	29	Thursday, February 23, 1995
Trois-Pistoles Chamber of Commerce	—	Wednesday, March 22, 1995

Associations and Individuals	Issue	Date
Tymac Launch Service Ltd.	27	Tuesday, February 21, 1995
Ultramar Canada Inc.	37	Tuesday, March 28, 1995
United Fishermen and Allied Workers' Union	27	Tuesday, February 21, 1995
United States Great Lakes Shipping Association	—	Monday, April 3, 1995
Upper Lakes Group Inc.	36	Thursday, March 23, 1995
Vancouver Board of Trade	26	Monday, February 20, 1995
Vancouver Island Helicopters Ltd.	—	Tuesday, March 21, 1995
Vancouver Port Corporation	26	Monday, February 20, 1995
Western Great Lakes Pilots Association	—	Tuesday, April 4, 1995
Windsor Harbour Commission	39	Thursday, March 30, 1995
Windsor Port Users	28	Wednesday, February 22, 1995
Woodstock Cold Storage (1990) Limited	33	Thursday, March 16, 1995

REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE

The Committee requests that the Government provide a comprehensive response to this Report in accordance with Standing Order 109.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 21 to 39, and 40, which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

STAN KEYES,

Chair.

DISSENTING OPINION ON THE NATIONAL MARINE STRATEGY BY THE BLOC QUEBECOIS MEMBERS ON THE TRANSPORT COMMITTEE

INTRODUCTION

“We the Official Opposition Members of Parliament on the Transport Committee oppose many of the recommendations in the Committee’s report. Although we do not reject all of the recommendations, we have fundamental objections to a number of parts of the report. We deplore the lack of flexibility displayed by the Liberal majority on the Committee, who did not express any real desire to reach a compromise with the Official Opposition. We consider an attitude of this kind in an area so fundamental to the economy of Quebec and of Canada very disturbing. It is a bad omen for the prospects of greater involvement by local communities in administering their marine infrastructures. We believe that flexibility, co-operation and local involvement are the key to establishing a modern and efficient marine system. At all costs we must avoid a marine system that is disconnected from the realities of the communities it serves.”

The Bloc Québécois Members on the Transport Committee disagree in particular with the following points in the Committee’s report:

- (1) The new framework proposed for the ports system does not go far enough in involving local governments and marine stakeholders. The federal government is retaining its grip on all aspects of the system while off-loading a huge proportion of its costs by transferring only unprofitable infrastructures to local or provincial governments or the private sector.
- (2) The recommendation on labour-management relations in the ports system is, in the opinion of the Bloc Québécois Members on the Committee, based on an exaggeration of problems only found in a few ports. To criticize labour-management relations at the Port of Montreal because of the recent strike is, in our opinion, a crass error. In fact, since 1975, only 27 days have been lost, in the Port of Montreal, to strikes or lock-outs, out of a total of 7,057 days worked. To cast doubts on a labour-management bargaining system that has worked successfully for 20 years is inappropriate when there are problems only at certain ports, mainly Vancouver.
- (3) Overall, the recommendations on pilotage could endanger public safety and pose a markedly increased risk to the environment. The Liberal Members on the Committee are displaying their centralizing bent here. They want to concentrate in Ottawa a service that is definitely safer and more effective with a decentralized structure.
- (4) Without being opposed to a degree of cost recovery for Coast Guard services, the Bloc Québécois Members on the Committee consider that fee-for-service is inefficient, expensive and unfair (some users will not pay their fair share of services used because they will not have been identified as “users”). In the circumstances, the Bloc Québécois Members greatly prefer the alternative method described in paragraph 1.121, which calls for a national levy on all marine traffic.

(1) *The ports system:****Recommendation 1: Federal responsibility for the ports system***

The Bloc Québécois Members on the Committee do not object on principle to this recommendation. As long as Quebec remains within the Canadian federation, the federal government has exclusive constitutional jurisdiction over marine transport. However, it would have been preferable if the Committee had agreed to include in this recommendation a proviso that the government, while exercising its responsibility in the port sector, should try to involve local and marine stakeholders to the greatest possible extent in the administration of their port infrastructures. The Bloc Québécois Members on the Committee consider that only maximum involvement of local and marine stakeholders can give us an efficient, modern, competitive and reasonably priced port sector.

The statement in paragraph 1.26 of the Committee's report gives a clear indication of how the Liberal majority really sees the situation. They regard the involvement of local and marine stakeholders as an opportunity for the federal government to off-load all the money-losing port infrastructures and keep the profitable ones. For them, involving local and marine stakeholders is just a chance for the federal government to dump its bills on someone else. The Bloc Québécois Members on the Committee believe that profitable port infrastructures should also be taken over by local and marine stakeholders.

Recommendation 3: Structure of a new national commercial ports system

The Bloc Québécois Members on the Committee do not consider that the new structure proposed in recommendation 3 provides the flexibility needed by port administrations if they are to compete successfully against foreign ports (definitely not in the case of our main ports of entry: Halifax, Quebec City, Montreal, Vancouver, etc.). The Canada Ports Corporation is being replaced with a ports desk or secretariat in Transport Canada. Even if this secretariat's mandate is less onerous for port administrations than the Corporation has been, it will still be reviewing and approving the administrations' budgets, corporate plans and audit reports and approving any extraordinary investments.

A commercialization formula similar to that introduced in the airport sector would have been preferable to what is being recommended by the Committee. The taking over of ports by local non-profit organizations would have given port administrations all the flexibility they needed while at the same time maximizing local involvement. It should be noted that the witnesses who were least enthusiastic about this formula were the Local Port Corporations (LPCs), whose directors and employees want to remain employees of the state and are apprehensive about being transferred to the private sector. The arguments put forward by the LPCs to preserve their government status were not convincing: keeping the Canadian flag on their business cards smooths relations with foreign clients and having the government as a loan guarantor enables them to borrow at a lower cost. Under the structure proposed by the Committee, port administrations would no longer have the benefit of the government as guarantor.

In any event, the Bloc Québécois Members on the Committee believe that deciding whether to take over port infrastructures should lie primarily with local and marine stakeholders. They are in the best position to assess their own ability and interest in this area.

Recommendation 4: Dividends to be paid by the ports

For the Bloc Québécois Members on the Committee, it is important that any profits made by a port must remain with that port, to finance infrastructure improvements and ensure its ongoing competitiveness. The Members deplore the fact that this principle has not been incorporated into the recommendation. If ports were transferred to local non-profit authorities the question would not arise, since they would be paying rent to the government. In the case of airports, revenues from national airports are being used to finance safer infrastructures for regional airports, but the relationship between national and regional airports is much more clearly defined than that between national and other ports. In the case of ports, such revenues should be used to cover some of the Coast Guard's costs. In no case should revenues from the ports system be used to pay down the federal deficit. The government must not use its responsibility in the marine sector as a way to generate revenue, but rather as a way to offer the best possible service to Canadians and generate the greatest possible economic spin-offs for Quebec and for Canada.

Recommendation 6A: Property taxes on port infrastructure

Ports must be viewed as corporate citizens of the municipalities in which they are located. Like all good corporate citizens, ports (just as any federal government agency for that matter) should pay municipal taxes. It is not up to the municipalities to agree to lower tax revenues simply to allow ports to generate larger profits which can then be directed to the federal Consolidated Revenue Fund. The federal government already off-loads too many of its debts onto the provinces without having to turn to them once more for help in reducing the federal deficit. If the majority on the Committee is so concerned about the financing of port infrastructure and the future competitiveness of ports, it should have accepted the amendments to recommendation 4 proposed by the Bloc Québécois Members on the Committee. This recommendation is a potential source of conflict between municipalities and port administrations. Clearly, if the ports were administered by local non-profit corporations, it would be much easier for the municipalities to agree to tax reductions since they would have the assurance that the money would remain in the community and be used for development purposes.

Recommendation 6B: Review of municipal tax assessment practices

The comments pertaining to recommendation 6A apply here as well. However, the Bloc Québécois Members on the Committee believe that municipal taxation comes under exclusive provincial jurisdiction and that, therefore, the federal government should have no say in any future review of assessment and taxation practices for port infrastructure.

Recommendation 7: Appointment of members to boards of directors

The Bloc Québécois Members on the Committee are especially disappointed with this recommendation. Transport Canada has consistently taken the position that closer ties must be developed with local communities and users. Yet, the Liberal Members on the Committee did not see the wisdom of recommending that the majority of the members of port Boards be appointed by local stakeholders. Short of permitting local, non-profit authorities to take over the ports, which would be

the best solution, the appointment to the port boards of a majority of members from the locality would have encouraged optimum involvement on the part of local and marine stakeholders. This recommendation clearly demonstrates that the Liberal Party of Canada is not a proponent of decentralization and does not view community cooperation and involvement as factors critical to the success of our ports. The Liberals prefer to hold stubbornly to the federal government's traditional approach: Ottawa gives the orders and the provinces obey.

Recommendation 9: Ports secretariat mandate to classify ports

Based on the numerous testimonies heard, it seems clear that the Canadian ports system must be rationalized as there are too many infrastructures. Before making cuts blindly, the activities of each port must, of course, be classified. However, when the government is contemplating closing a port, it is important that it examine alternate modes of transportation and the possibility of moving goods from one region to other port facilities. A comprehensive analysis of the impact of a port closure on the region it serves should be done in order to get as much information as possible. This information would facilitate the transition process and ease the negative economic impact on the targeted region. The Bloc Québécois Members on the Committee would have liked to see this recommendation contain a reference to the government support required to lessen the negative economic impact of a port closure on a particular region.

Recommendation 10: Transition period and assistance to non-commercial ports with the potential to enter the commercial class

The Bloc Québécois Members on the Committee agree with this recommendation, but deplore the fact that no mention is made of measures which would diminish the negative economic impact of port closures on the communities affected.

Recommendation 12: Federal responsibility for port facilities in the event of closure

The Bloc Québécois Members on the Committee agree with this recommendation. However, we would have liked to see the recommendation stipulate that the federal government has a responsibility to decontaminate soil in cases where contamination has occurred.

Recommendation 13: Introduction of legislation on the port system and referral to Committee

The Bloc Québécois Members on the Committee certainly invite the minister to introduce legislation as rapidly as possible to address the sorry state of our port network. To facilitate and speed passage of this bill, they urge the Minister to seek a broad consensus with the Opposition and not to act unilaterally, as he is so often in the habit of doing, particularly as this issue is of major importance to all Quebecers and Canadians. Since the opposition parties do not agree with the Committee's report, we invite the Minister to carefully read the dissenting opinion of the Bloc Québécois Members on the Committee and to act in accordance with recommendations put forward.

(2) Labour-Management Relations:

In the opinion of the Bloc Québécois Members on the Committee, this section of the report reflects the true anti-labour face of the Liberal Members on the Committee and their support for the management position. Paragraph 1.54 states: - *"The collective bargaining process does not appear to be working as the issues never get resolved because of back-to-work legislation. Outdated and rigid labour practices increase costs and make it difficult to improve competitiveness and adapt to change. Wages are high and excessive overtime (...) is said to be the norm rather than the exception"*. Comments such as these are misplaced and reflect an obvious anti-labour bias which is unacceptable in a committee report. After delivering a blow to the unemployed and the least fortunate members of society, the Liberals attacked rail workers and now they are turning on the marine sector.

It is very disturbing. The Liberal Members on the Committee are prepared to call into question the entire bargaining process between labour and management, a process which over a period of 20 years has resulted in only 27 strike or lockout days in more than 7,000 working days at the Port of Montreal. In the opinion of the Bloc Québécois Members on the Committee, the Committee is making a serious mistake in qualifying the state of labour-management relations throughout the ports system in Canada as poor on the basis of the two recent labour disputes at the ports of Montreal and Vancouver. This is a blatant misrepresentation of the facts.

It is apparent from a reading of the majority report that the anti-labour sentiments expressed by the Minister during the rail dispute have rubbed off on the Liberal Members on the Committee. This is unfortunate. Furthermore, paragraph 1.56 of the Committee's report which calls for the elimination of the Maritime Employers Association is, in the opinion of the Bloc Québécois, tantamount to calling for a return to the 1960s when strikes in the port sector were a frequent occurrence.

Under the circumstances, and because of the false arguments tainted with anti-labour sentiment put forward by the Committee in the case of recommendation 14, the Bloc Québécois Members on the Committee vehemently oppose this recommendation which imperils the labour-management bargaining process which, although imperfect, has been thoroughly tested in the past 25 years.

The Bloc Québécois Members on the Committee recognize, however, that certain ports in the system suffer from endemic labour relations problems. They urge the government to resolve in a fair and equitable manner the problems that exist at these ports, in particular the Port of Vancouver, and to do everything in its power to restore a healthy climate of labour-management relations.

(3) Pilotage:

On the basis of the testimony heard by the Committee and the summary of the situation in the majority report, the Bloc Québécois Members on the Committee have identified three main problems with the pilotage system. First, Canadian shipowners whose vessels sail the St. Lawrence Seaway regularly consider that their rights have been infringed by the existing system, and wish to be exempted from compulsory pilotage. Second, the pilotage authorities are incapable of becoming financially self-sufficient because of the cumbersome administrative process imposed on them by the government for approving tariff increases. And third, Canadian and foreign shipowners want a final offer selection

mechanism, similar to the one established by the Laurentian Pilotage Authority, to avoid labour conflicts in this sensitive area.

It is possible to respond to these concerns within the framework of the existing *Pilotage Act* of 1972. The Bloc Québécois Members on the Committee consider that the Committee's majority report is using what are minor problems as a pretext for centralizing the pilotage system in a huge bureaucracy in Ottawa. The Bloc Québécois Members on the Committee are also critical of the value judgements and prejudices that are applied to the pilots, who are professionals in their field, throughout this section of the report. The majority members of the Committee have gone so far as to impute dubious motives to the pilotage authorities, which are after all federal Crown corporations.

Recommendation 15: Repeal of the Pilotage Act

The Bloc Québécois Members on the Committee formally oppose any repeal of the *Pilotage Act* and replacement of the pilotage authorities with a central agency like the ports secretariat (for which the government is already trying to find a purpose). For a number of reasons -- including the centralizing bent of the majority on the Committee -- the Bloc Québécois Members on the Committee oppose recommendation 15. First, there are various considerations linked to safe navigation that must be studied. The bureaucrats in a pilotage secretariat centralized in Ottawa will not have enough local knowledge to define terms and conditions for pilotage in each region and set up a safe pilotage system. Repealing the *Pilotage Act* would undermine the requirement that pilots navigating on the St. Lawrence must be able to communicate in French. It should be borne in mind that the Desjardins inquiry recommended that it be compulsory for pilots navigating on the St. Lawrence to be able to communicate in French because of the large number of pleasure boats and other types of craft whose captains are unilingual francophones. Repealing the *Act* is put forward by the Committee as a way of relaxing the strict safety criteria that currently apply to pilotage on the St. Lawrence.

The existing pilotage system was introduced in the 1970s by the Liberal government of the day in response to the recommendations of the Royal Commission of Inquiry chaired by Mr Justice Bernier, an inquiry that lasted almost 10 years. Moreover, the size of vessels on the St. Lawrence has increased markedly. While the biggest ships to ply the St. Lawrence in the early 1970s had a deadweight of 30,000 tons, such ships today are considered only average.

Furthermore, repealing the *Pilotage Act*, far from solving the problem of the red tape that currently undermines the ability of the pilotage authorities to finance themselves, would in fact aggravate the problem by adding all the administrative restraints that a big federal bureaucracy can generate. It is remarkable that the majority on the Committee did not choose to follow the recommendations of the main users of the pilotage service, foreign shipowners, who pay nearly 100 per cent of pilotage fees in the West and 80 per cent in the East. These shipowners asked for minor changes to the *Pilotage Act*, not a radical overhaul of the whole system.

The Committee accuses the pilots of taking advantage of their monopoly to charge excessive fees. But the increase in pilotage fees over the past 20 years has been lower than the increase in the cost of living, nor has there been a strike on the Lower St. Lawrence since 1971.

Recommendation 16: Commercialization of pilotage services

In reality, the main pilotage associations in Canada are already commercialized. The Bloc Québécois Members on the Committee regard the idea of introducing competition among pilots as a threat to safe navigation. Certain pilots might be ready to take risks to get clients away from their competitors. When it comes to safety, the Bloc Québécois Members on the Committee consider that there can be no compromise with purely financial interests.

If we take paragraph 1.77 of the Committee's report at face value, Canada may become the first country in the world not to require vessels flying foreign flags to use compulsory pilotage. This prospect has been denounced not only by the pilots but also by a number of Canadian shipowners, and the Bloc Québécois Members on the Committee consider it foolhardy. The pilots are professionals, used to sailing in difficult waters with crews composed of sailors from various national backgrounds, between whom there exist serious linguistic barriers, often under minimally acceptable conditions. Their presence is therefore essential to ensure that ships flying foreign flags arrive safely in port. Even foreign ship-owners want to retain the present piloting system.

It would certainly be possible to accommodate the Canadian shipowners within the framework of the *Pilotage Act*. The *Act* already allows for awarding limited pilotage certificates, which, without being full pilot licences, qualify a captain to dispense with compulsory pilotage. Obviously the Laurentian Pilotage Authority requires candidates to have sufficient knowledge of French, an essential element for safe navigation on the St. Lawrence. The government should review in detail the process of awarding such certificates, so that it can identify any problems and suggest appropriate remedies, with its primary concern the preservation of safe navigation. The Bloc Québécois Members on the Committee consider that an acceptable compromise could be reached between pilots and Canadian shipowners within the framework of the *Pilotage Act* without any need for repealing the *Act*.

Recommendation 17: Review of compulsory pilotage areas

The Bloc Québécois Members on the Committee are not in favour of this recommendation. They consider that the entire question of compulsory pilotage areas and compulsory pilotage has already been the subject of many inquiries. The worldwide trend in this area is toward an expansion of compulsory pilotage areas. Alaska has been expanding its compulsory areas ever since the Exxon Valdes disaster: the Americans learned the hard way how vitally important pilotage is to marine safety. The Bloc Québécois Members on the Committee want at all costs to avert a similar catastrophe in Quebec and in Canada.

(4) St. Lawrence Seaway

Recommendation 20: Labour-management dispute resolution mechanism

The Bloc Québécois Members on the Committee are opposed to this recommendation. They deplore the fact that the Liberal majority is attacking, once more, one of our society's fundamental rights, namely, a person's right to freely negotiate his or her working conditions. The majority on the

Committee acknowledge in paragraph 1.92 that Seaway labour-management relations have been stable for some time (read “a long time”). The Bloc Québécois Members on the Committee cannot understand why the Liberal Party is so determined to restrict the rights of workers to freely negotiate their collective agreements. The Bloc Québécois Members have always considered the right to bargain collectively as a fundamental right of citizens. We do not easily accept a move by the government to restrict this right. Moreover, the blatantly anti-labour tone of this report will do nothing to reassure employees of the St. Lawrence Seaway that in their case, arbitration will be a fair and equitable process. The government has a rather pitiful track record in this area, particularly when one considers its recent attitude towards rail workers.

Recommendation 21: Commercialization of the St. Lawrence Seaway and development of a proposal to create a binational administration agency

The Bloc Québécois Members on the Committee support the commercialization of the St. Lawrence Seaway. They believe that a non-profit corporation composed of local officials, marine stakeholders and shippers is an ideal way to maximize the Seaway's efficiency.

The eventual creation of a binational agency to operate the St. Lawrence Seaway elicits a number of comments and demands on the part of the Bloc Québécois Members on the Committee. The fact is that most of the St. Lawrence Seaway flows within the borders of Quebec and Canada. Canadians are primarily the ones who covered, through their tax dollars, the cost of building the Seaway. This is one of their major achievements in which they take pride and one which benefits the entire North American economy. Our American partner, on the other hand, reaps economic benefits from the Seaway that are roughly equal to those reaped by Canada, although in relative terms it pays a smaller share of the operating costs. Quebecers and Canadians would probably be willing to accept a bilateral body to manage the St. Lawrence Seaway, provided they received compensation for Seaway construction and maintenance costs that was proportional to the economic spinoffs generated for each country.

The Bloc Québécois Members on the Committee feel that the Committee lacked inspiration when the time came to make recommendations concerning the St. Lawrence Seaway. It would have liked to see two additional recommendations included in the report.

Firstly, the Committee should recommend that the Minister enter into negotiations with the United States to facilitate navigation in the Seaway. Mutual recognition of each country's administrative agency could be considered to avoid duplication of administrative procedures for navigation. It is not absolutely necessary for the Seaway to be under the authority of a binational agency in order to start eliminating some of the administrative formalities.

Secondly, the Bloc Québécois Members are of the opinion that Transport Canada should toughen its criteria for allowing foreign flag ships to navigate in Canadian waters. Since the Great Lakes are bodies of water shared by both Canada and the United States, we believe that the Minister should enter into negotiations with the United States to explore the possibilities of allowing both Canadian and American flag ships to navigate freely in these waters. The Great Lakes could be declared an open waters zone between Canada and the United States. Canada probably stands to gain more from an easing of navigation restrictions in the Great Lakes. However, the Americans should be made to realize

easing of navigation restrictions in the Great Lakes. However, the Americans should be made to realize that they pay only a mere fraction of the St. Lawrence Seaway's operating costs even though they benefit substantially from this waterway.

Recommendation 22: Government support for the construction of Seaway-size ships

The Bloc Québécois Members on the Committee are pleased to note that the majority of members agreed with this proposed recommendation. They fervently hope that the Minister will consider it as it is vitally important to the future of the St. Lawrence Seaway and to shipyards in Quebec and in Canada.

(5) The Canadian Coast Guard

The Bloc Québécois Members on the Committee recognize that the Coast Guard plays an essential role in our marine system. It ensures services in the national interest that benefit not only marine navigation but also the entire population (search and rescue, icebreaking services). The Bloc Québécois Members on the Committee consider that it would be virtually impossible to identify all direct users of Coast Guard services fairly and equitably. We also wonder about the cost of a fee-for-service approach, which is in fact referred to in paragraph 1.121 of the majority report.

The Bloc Québécois Members on the Committee do not oppose a certain degree of cost recovery for Coast Guard services, but they consider that the most efficient and fairest solution is set out in paragraph 1.121. Like the majority on the Committee, they consider that both commercial shipping and pleasure craft should contribute toward the cost of Coast Guard services. As far as commercial shipping is concerned, the majority report's suggestion of a national levy on all marine traffic has some merit. At the same time, the economic activity of our ports is partly the result of Coast Guard services, and the Bloc Québécois Members on the Committee consider that revenue collected by the government in the form of dividends and rents paid by the ports system should be allocated to Coast Guard cost recovery, thereby reducing the burden on commercial shipping.

Recommendation 24: Merger of the Coast Guard and Fisheries and Oceans fleets

The Bloc Québécois Members on the Committee approve of this recommendation and earnestly hope that the anticipated gains in productivity for the two fleets will be achieved. However, they consider that the Committee could have gone further and suggested that the government look into the possibility of including in the amalgamation the Environment Canada fleet and even the Navy, as recommended by the Standing Committee on National Defence in 1990. They are also of the opinion that, as suggested by the Auditor General, the government should investigate all possibilities for increasing the productivity of its materiel and equipment.

Recommendations 25 and 27: Reducing the number of aids to navigation and vessel traffic services

The Bloc Québécois Members on the Committee are concerned about the speed with which this recommendation might be implemented. It must be clearly understood that only a minority of the ships

on the St. Lawrence are equipped with the new technology. It is true that Canadian shipowners are moving ahead rapidly in this area, but still, a large proportion of the traffic consists of foreign vessels. Obviously the Committee does not wish to close our doors to foreign vessels that may not be equipped with the new technology, and so aids to navigation can only be removed gradually. In addition, because the technology is still relatively new, care will have to be taken to ensure that it works perfectly before many aids are removed.

In any event, the Bloc Québécois Members on the Committee consider that the Coast Guard could start charging fees to vessels that do not have this equipment and thus make it necessary to use Coast Guard resources maintaining aids to navigation that serve no other purpose.

Recommendation 26: Dredging

Dredging should be seen as analogous to road maintenance. Municipal streets are maintained by the municipality while provincial roads and highways are maintained by the province. Accordingly, the Bloc Québécois Members on the Committee consider that the dredging of ports should be the responsibility of the port administrations, while dredging of channels should be the responsibility of the Coast Guard and regarded as an essential public service (just as highway maintenance is), for which no costs are specifically recovered.

Recommendation 28: Cost recovery for icebreaking

The Bloc Québécois Members on the Committee consider icebreaking to be an essential service in the public interest, one that should not be subject to cost recovery. For many communities along the St. Lawrence and in the Maritimes, icebreaking is an essential operation that prevents the formation of ice jams that cause flooding. Icebreaking protects lives and property along the banks of the St. Lawrence and makes navigation possible in winter, thereby generating economic benefits for all of Canada. How are we to know if the ships that use the Port of Montreal during the winter months would use another Canadian port if the St. Lawrence were to close in winter? Perhaps they would use an American port instead, a move which would result in job and revenue losses for Quebec and for Canada.

Recommendation 29: Consideration of the ice-strength classification of ships when levying charges against vessels poorly equipped for ice navigation.

The Bloc Québécois Members on the Committee believe that ships poorly equipped for ice navigation should be made to pay a penalty equal to the additional costs incurred by the Coast Guard for search and rescue services.

Recommendation 31: Consultation on the implementation of a national cost recovery program for Coast Guard services

The Bloc Québécois Members on the Committee welcome the desire of the Liberal majority to undertake a broad consultation with stakeholders on the implementation of a national cost recovery

program. We do, however, have some concerns about regional representation on the Marine Advisory Board, given that only two Quebecers sit on the Board. If the government wants to initiate a truly equitable consultation process, it must hold consultations with a body that fairly represents the interests of all maritime regions in Canada.

Recommendation 33: National licensing system for recreational boats

The Bloc Québécois Members on the Committee agree that a modern licensing system should be introduced for recreational boats and that the administration of the system should be on a full cost recovery basis. Furthermore, we feel that the licensing system for recreational boats is also the ideal mechanism for the government to use to ensure that recreational boaters assume an equitable share of the costs associated with Coast Guard services.

Ottawa, May 3, 1995

Michel Guimond, MP Beauport-Montmorency-Orléans

Paul Mercier, MP Blainville-Deux-Montagnes

NATIONAL MARINE STRATEGY: MINORITY REPORT

REFORM PARTY OF CANADA

On the whole, there has been good cooperation between all committee members in putting together the National Marine Strategy report. It should not come as a surprise, however, that each party involved viewed some areas of the strategy slightly differently.

While we are generally in agreement with a large portion of this report, those areas where we disagree are important enough to require that we write a minority report on our concerns.

On page 8, in the paragraph above recommendation 1, the report states that the overwhelming weight of testimony was in favour of the federal government continuing to play a direct role in commercial port administration.

We in the Reform Party did not see it that way. The impact of the testimony that we heard was that the ports wanted to maintain a “connection” to the federal government because of the prestige associated with the Canadian government when dealing with foreign entities. As such, we believe that the National Airports Program model would have dealt with those concerns while minimizing government interference; therefore, recommendation 1 should be so modified.

Recommendation 3: This recommendation states that there be provisions made for performance-based special audits or examinations at the discretion of the Minister.

We believe that as long as the government intends to maintain an administrative role in port operations, these operations should be subject to review by the Auditor General.

Recommendation 4: This states that any new legislation should require ports to pay annual dividends, as well as include a provision which would serve to protect ports from further ad hoc demands for cash contributions.

We believe that the existing formula for dividend calculation as set out on page 10 should be included in the recommendation to ensure that the government does not simply build the former “cash grab” amounts into a new dividend formula.

Recommendation 6A: This recommendation suggests that ports should negotiate with their respective municipalities appropriate fees for the services that they use.

What the recommendation touches on less clearly is that this new entity will not be required to pay municipal taxes in any form and that some municipalities may suffer significant revenue losses from this new model. The main argument put forward by ports who did pay taxes is that they were paying for all municipal services when the Canada Ports Corporation required them to purchase services such as policing from them. Under Recommendation 2, these ports will be free to utilize municipal services. But elderly and childless couples, for instance, do not have the right to negotiate school taxes. We believe that ports must be required to pay their “fair share” of local taxes, keeping in mind that the bulk of these are paid for by tenant companies.

Recommendation 6B: It should go without saying that it is incumbent upon municipal taxation authorities to recognize that ports are not the “cash cows” that the federal government is accustomed to treating them as. As such, taxes must be levied at a rate which ensures the economic viability of the port rather than its demise. It does seem a bit hypocritical for the federal government to be commenting on the burden placed on port infrastructure by municipal taxes at a time when Ottawa itself is devastating the entire transportation industry with federal taxes and fees that, as is stated when referring to municipal taxes in the paragraph following recommendation 6A, “do not compare at all favourably with those” (sic) in the United States.

Recommendation 7: This recommendation provides for the appointment of the majority of the members of the port boards by the federal government.

We have two problems with this recommendation. First, the government is maintaining an unnecessary amount of control over the new port entities. The wording in the paragraph above recommendation 7 states that “the federal government should appoint, at least, the majority of Board members.” This suggests that notwithstanding the wording of Recommendation 7, they may decide to appoint *all* of the Board members. Under the airport model that we referred to in Recommendation 1, the government would have two of fifteen board members. This is quite sufficient to keep the government in touch with board activities. Absolute control is not only unnecessary, it is undesirable. We find it interesting that the government’s intent in continuing to control ports is in direct contradiction to its attitude with regard to the St. Lawrence Seaway (see the last paragraph on page 30).

If the government were to adopt something similar to the airport model, we would be less concerned with the second problem, which is the method in which federal appointments are to be carried out. Although patronage appointments are wrong in any numbers, two out of fifteen, or something based on that ratio could possibly be tolerated. Patronage can either be real, or it can be something perceived by the public. Either way, it is not desirable.

If the government intends to “appoint, at least, the majority of port boards,” or any other boards for that matter, a new method of appointment must be created to remove any elements of patronage from the process. The report’s only rebuttal to this is contained in the last paragraph on page 12, which states that current boards are satisfied with the existing appointment process. We would certainly expect this to be the case. After all, it is, for the most part, the existing patronage process which appointed those very people.

Recommendation 10: This recommendation provides for the creation of a Ports Capital Assistance Program. The intention of this fund is best explained in the last paragraph on page 15, which states that “this program would be established to assist non-commercial ports to build and upgrade their infrastructure so that they could become self-sufficient and join the national ports system.”

There are both advantages and problems associated with this idea, yet the report dismisses those potential problems without mention. Our concern is with those problems. One of the most prevalent comments we heard from many ports, particularly in the Atlantic region, was that there are simply too many ports at present. They also stated that some new ports are receiving large amounts of free federal money to put into otherwise unprofitable facilities, in order to compete with established ports and reduce or remove their own viability.

If a port which would benefit from this program were within a reasonable trading area of an existing commercial port, this program could end up subsidizing the non-commercial (unprofitable) port with enough funds to allow it to compete against the unsubsidized commercial port. Having already identified unjustified federal spending as a large part of port problems, care must be taken that any funds provided under a Capital Assistance Program go only to those non-commercial ports which are necessary to the economic well-being of their communities, where no other reasonable shipping alternative exists.

We must take care not to create a system in which one port is subsidized either in the short or long term, to directly compete with a non-subsidized port.

Recommendation 22: We accept the spirit of this recommendation, but caution that great care must be taken to ensure that these incentives do not get carried away, and that each one is treated on its own merits as measured against net potential economic gain within the Seaway system. We are concerned that funding is being cut in all port sectors *except* the St. Lawrence Seaway, where the government appears prepared to not only continue on with a massive annual subsidy, but also add to it through this new incentive program.

Recommendation 28: This recommendation states that there will be no cost recovery for ice breaking services “unless” the costs can be attributed in a fair and equitable manner to commercial users as well as the public interest.

We would have been happier with this recommendation if it had exchanged the word “unless” with the word “until”. Our concern on this issue is that the paragraph before the recommendation makes it clear that the committee on the whole believes this cannot be achieved, and that everyone should continue to provide funding for those ports which can only compete with ice-free ports in the wintertime by receiving this service.

We see two problems in this attitude. One is the obvious concern that the government is providing a form of economic advantage for some ports to compete against others that are not given similar consideration. If it is difficult to accurately discern the division between commercial advantage and public interest, err on the side of the ports. This may still allow them some amount of operational subsidy, but it will be fairer than the system that we have now—a system that the committee seems to be leaning toward continuing in the future.

The second problem is seen at the top of page 38. If we do not initiate a system of cost recovery for icebreaking services, we provide no incentive for responsible ship operators to use appropriate types of ice-strengthened hulls in our waters during the ice season.

The report clearly points out at the bottom of page 37 that there is cost recovery for icebreaking in Northern Europe. On the next page it is noted that the cost recovery regime in the Baltic Sea is based on the ship’s ice-strength classification. I believe that we can do this as well, but that there may be a general lack of resolve to do so in this report. This issue cannot simply be shrugged away without undermining the whole concept of cost recovery in all the other areas that have been discussed in this report.

Recommendation 31: On the surface, this recommendation sounds quite valid. An advisory board made up of a cross-section of marine interests is a fair method for ensuring future input. The preamble in the two paragraphs preceding it supports this conclusion.

The problem comes from a break in the report style by adding a paragraph after the recommendation, which instead of being the beginning of a preamble for the next recommendation, becomes a form of postscript for the previous one.

This section proposes a national levy on all marine traffic to pay for the services that either cannot, or simply will not, be recovered under a user pay system. One can place any name whatsoever on this levy, but it still amounts to an Ad Valorem Tax. The term "Ad Valorem" is defined as an imposed percentage of value.

During the course of the committee's travels, the concept of an Ad Valorem Tax was not brought up by the committee nor was it brought up in any positive manner by the witnesses. The only time that we heard it mentioned was in a very negative manner by people representing certain Atlantic ports who were referring to the mention of it in the St. Lawrence Seaway Sub-committee Report. Those people were assured by the chair of that sub-committee that the intention was for it to apply only to those ports within the St. Lawrence system. The witnesses accepted that explanation.

There may or may not be some merit in considering such a national levy or Ad Valorem Tax, but we believe it would be irresponsible for the committee to recommend, by way of a formal suggestion, the potential implementation of such a charge, in light of the testimony we heard and the agreeable response which we gave to it.

Page 42: The last line of the second paragraph is written as if this were a partisan Liberal report. Three parties were involved in this study. The comments made upon it here are neither necessary nor appropriate.

CONCLUSION

Overall, the various concepts contained within the National Marine Strategy report are positive in nature. Any comments that we in the Reform Party have made here are intended to supplement and improve the recommendations contained in the report, rather than detract from the overall directions in which the report recommends the federal government should consider moving.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 25, 1995

(49)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, and Anna Terrana.

Other Member present: Jean Payne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

The Committee proceeded to consider a draft report.

At 6:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, APRIL 26, 1995

(50)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 4:25 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, and Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee resumed consideration of its draft report.

At 6:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, APRIL 27, 1995

(51)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:15 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Jake Hoepfner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier, and Anna Terrana.

Acting Member present: Colleen Beaumier for Raymond Lavigne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider future business.

It was agreed,—That the Committee apply to the Budget Sub-Committee of the Liaison Committee in order to retain the services of David Cuthbertson to assist the Committee in its work for the period April 1, 1995 through March 31, 1996.

The Committee resumed consideration of its draft report.

It was agreed,—That the Committee authorize the printing of the dissenting opinions of the two opposition parties as appendices to this report immediately after the signature of the Chair.

It was agreed,—That the dissenting opinions be delivered to the Committee at its meeting on Monday, May 1, 1995, at 3:30 p.m.

It was agreed,—That the dissenting opinions be provided to the Clerk in both official languages.

At 10:55 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, MAY 1, 1995
(52)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Jake Hoeppner, Jim Jordan, Stan Keyes, and Paul Mercier.

Acting Members present: Mauril Bélanger for Charles Hubbard; Ivan Grose for Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee resumed consideration of its draft report.

It was agreed,— That, notwithstanding the motions adopted at the meeting of Thursday, April 27, 1995, the Committee authorize the printing of dissenting opinions of the Bloc Québécois and the Reform Party as appendices to this report, immediately after the signature of the Chairman; such opinions to be not more than one-third of the text of the Committee's report, and that such report be tabled with the Clerk of the Committee in both official languages, with an electronic copy, no later than 12:00 p.m. on Wednesday, May 3, 1995.

It was agreed,—That the final draft report, including the dissenting opinions, be adopted for presentation to the House.

It was agreed,—That the Committee request a comprehensive government response.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to make minor editorial changes and incorporate additions to the report as agreed by the Committee.

It was agreed,— That the Chairman be authorized to print 750 extra copies of the report, and that the cost of the 670 copies be repaid to the Committee by the Department of Transport.

At 3:43 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

Le Comité reprend l'étude de son ébauche de rapport.

Il est convenu, —Que le Comité autorise l'impression des opinions dissidentes des deux partis de l'opposition en annexe du présent rapport immédiatement après la signature du président.

Il est convenu, —Que le texte des opinions dissidentes soit remis au Comité au cours de sa séance du lundi 1^{er} mai, à 15 h 30.

Il est convenu, —Que le texte des opinions dissidentes soit remis au greffier dans les deux langues officielles.

À 10 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE 1^{er} MAI 1995
(52)

Le Comité permanent des transports tient un séance à huis clos à 15 h 35, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Jake Hoepfner, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membres suppléants présents: Mauril Bélanger pour Charles Hubbard et Ivan Grose pour Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche et David Cutbertson, consultant.

Le Comité reprend l'étude de son ébauche de rapport.

Il est convenu, —Que, nonobstant les motions adoptées au cours de la réunion du jeudi 27 avril 1995, le Comité autorise l'impression des opinions dissidentes du Bloc Québécois et du Parti réformiste en annexe du présent rapport, immédiatement après la signature du président, lesdites options ne devant pas représenter plus du tiers du texte et que le rapport soit déposé auprès du greffier du Comité, dans les deux langues officielles, avec double électronique, au plus tard le mercredi 3 mai 1995, à 12 heures.

Il est convenu, —Que le rapport provisoire final, avec les opinions dissidentes, soit adopté pour présentation à la Chambre.

Il est convenu, —Que le Comité demande une réponse complète de la part du gouvernement.

Il est convenu, —Que le président soit autorisé à apporter les changements de forme mineurs et les ajouts au rapport acceptés par le Comité.

Il est convenu, —Que le président soit autorisé à faire imprimer 750 exemplaires au supplémentaires du rapport et que le ministère des Transports rembourse les 670 exemplaires au Comité.

À 15 h 43, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

LE MARDI 25 AVRIL 1995

(49)

Le Comité permanent des transports tient une séance à huis clos à 15 h 37, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Commuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier et Anna Terrana.

Autre député présent: Jean Payne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche et David Cuthbertson, consultant.

Conformément au mandat que lui confère le paragr. 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21.*)

Le Comité étudie une ébauche de rapport.

À 18 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 26 AVRIL 1995

(50)

Le Comité permanent des transports tient une séance à huis clos à 16 h 25, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Commuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier et Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche et David Cuthbertson, consultant.

Le Comité reprend l'étude de son ébauche de rapport.

À 18 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 27 AVRIL 1995

(51)

Le Comité permanent des transports tient une séance à huis clos à 9 h 15, dans la salle 536 de l'édifice Wellington, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Commuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Jake Hoepner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Colleen Beaumier pour Raymond Lavigne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche et David Cuthbertson, consultant.

Le Comité examine ses travaux à venir.

Il est convenu, — Que le Comité fasse appel au Sous-comité du budget du Comité de liaison afin de recevoir les services de David Cuthbertson pour la période allant du 1^{er} avril 1995 au 31 mars 1996.

responsables à utiliser des types de navires à coque renforcée appropriés à la navigation dans nos eaux pendant la saison du gel.

Il est dit clairement, à la page 42, qu'une méthode de récupération des coûts de déglacage existe dans le nord de l'Europe. À la page suivante, on indique que le programme de récupération des coûts appliqué dans la mer Baltique repose sur le type de renforcement des navires. Je crois que nous pourrions procéder de même, mais que les responsables du rapport font preuve d'un manque de volonté. Il est impossible d'étudier cette question sans miner l'ensemble du concept de récupération des coûts dans tous les autres domaines étudiés dans le rapport.

Recommandation 31 : À première vue, cette recommandation semble très valable. Un comité consultatif représentant les intérêts maritimes est un bon moyen d'assurer une participation future. Le préambule des deux alinéas précédant la recommandation soutient cette conclusion.

Le problème provient de l'ajout, après la recommandation, d'un alinéa qui, au lieu d'introduire le préambule de la recommandation suivante, est plutôt une suite à la recommandation précédente. Cet alinéa propose le prélèvement d'un impôt auprès de tous les responsables du trafic maritime, afin de financer les services dont le coût ne peuvent être récupérés selon le principe de l'utilisateur-payeur. Peu importe l'appellation choisie, il s'agit d'un impôt *ad valorem*, ou impôt sur la valeur.

Au cours des visites du Comité, le concept d'un impôt *ad valorem* n'a pas été soulevé par les membres du Comité, ni de façon positive, par les personnes rencontrées. Il a été mentionné une seule fois, et de façon très négative, par les représentants de certains ports de l'Atlantique, en référence au rapport du sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent. De fait, le président du sous-comité a assuré à ces personnes que cette mesure ne serait imposée qu'aux ports du bassin du Saint-Laurent. Elles ont accepté cette explication.

Peut-être doit-on ou ne doit-on pas envisager un tel impôt sur la valeur. Toutefois, nous croyons qu'il serait irresponsable de la part du sous-comité de recommander, par une suggestion formelle, le prélèvement d'un tel impôt, et ce en raison des témoignages entendus et de la réponse fournie.

Page 47 : La dernière ligne du deuxième alinéa semble tirée d'un rapport libéral partisan. Trois parties ont participé à l'étude, et ces remarques sont inutiles et inadéquates.

CONCLUSION

D'une manière générale, la nature des différents concepts présentés dans le rapport sur la stratégie pour la marine nationale est positive. Toutes les remarques faites par le Parti réformiste visent à compléter et à améliorer les recommandations du rapport, et non pas à modifier les mesures générales que le gouvernement fédéral devrait envisager.

infrastructure qui assurerait leur autonomie et leur permettrait de se joindre au système national des ports.

Cette idée représente des avantages et des inconvénients. Pourtant, le rapport ignore ces derniers. Ce sont eux qui nous préoccupent. L'une des principales remarques faites par de nombreux responsables portuaires, en particulier dans la région de l'Atlantique, est qu'il y a tout simplement trop de ports actuellement. De plus, le gouvernement fédéral accorde sans conditions d'importantes sommes à certains nouveaux ports, finançant ainsi des installations qui autrement ne seraient pas rentables, et ce dans le but de leur permettre de faire concurrence aux ports établis et de réduire ou de détruire leur viabilité.

Si un port bénéficiant de ce programme se trouvait dans la zone commerciale d'un port commercial existant, les sommes allouées risqueraient de permettre au port non commercial, et non rentable, de faire concurrence au port commercial non subventionné. Comme on sait que les dépenses fédérales injustifiées représentent un grave problème dans l'industrie portuaire, il importe de veiller à ce que les fonds alloués dans le cadre d'un programme d'aide financière ne le soient qu'aux ports non commerciaux indispensables au bien-être économique des communautés desservies, où aucun autre mode d'expédition raisonnable n'est possible.

Nous devons éviter la mise en place d'un système selon lequel les ports financés, à court ou à long terme, représenteraient une concurrence directe pour les ports non subventionnés.

Recommandation 22 : Nous acceptons l'esprit de cette recommandation, mais ajoutons que l'on doit faire très attention à ce que ces mesures d'encouragement soient maintenues et à ce que chacune d'entre elles soit traitée selon son mérite, en fonction des gains économiques nets pour le système maritime. Nous nous inquiétons du fait que le financement est réduit dans tous les secteurs portuaires *sauf* dans la Voie maritime du Saint-Laurent, où le gouvernement semble non seulement prêt à continuer à accorder d'importantes subventions annuelles, mais à appliquer ce nouveau programme d'encouragement.

Recommandation 28 : Selon cette recommandation, il sera impossible de récupérer les coûts des services de déglacage, «à moins que» ces coûts puissent être attribués de façon équitable aux usagers commerciaux et respectent l'intérêt public.

Nous aurions préféré lire «jusqu'à ce que» ces coûts soient attribués [...]. Nous nous inquiétons du fait que l'alinéa précédant la recommandation indique clairement que l'ensemble du Comité croit que cela est impossible et que toutes les parties devraient continuer à financer les ports qui peuvent faire concurrence aux ports libres de glace uniquement en utilisant des services de déglacage.

À notre avis, cette attitude pose de deux problèmes. Le premier est que le gouvernement offre une forme d'avantage économique à certains ports, leur permettant de faire concurrence à des ports ne bénéficiant pas des mêmes mesures. S'il est difficile de faire la distinction entre les avantages commerciaux et l'intérêt public, favorisons ce dernier. Cette façon de faire assurera aux ports un certain financement, tout en étant plus juste que le système actuel, que le Comité semble vouloir conserver.

Le deuxième problème figure au bas de la page 41. Si nous ne créons pas un mode de récupération des coûts de déglacage, nous n'encouragerons pas les exploitants maritimes

payé des taxes est qu'ils doivent payer pour tous les services municipaux lorsque la Société canadienne des ports leur demande d'acheter, auprès d'eux, des services tels que les services de police. En vertu de la recommandation 2, ces ports seraient libres d'utiliser les services municipaux. Les personnes âgées ou les couples sans enfants, par exemple, n'ont pas, eux, le droit de négocier les taxes scolaires. Nous pensons que les ports doivent être tenus de payer leur «juste part» des taxes municipales. Il ne faut pas oublier que la plupart de ces taxes sont payées par les sociétés locales.

Recommandation 6B : Il va sans dire que l'administration fiscale municipale doit reconnaître que les ports ne sont pas des «vaches à lait» comme se plat à les traiter le gouvernement fédéral. Par conséquent, les taxes doivent être prélevées à un taux qui assure la viabilité économique des ports plutôt que leur disparition. Il est plutôt hypocrite pour le gouvernement fédéral de parler du fardeau imposé par les taxes municipales sur les ports alors qu'Ottawa est en train de réduire à néant l'industrie du transport tout entière en imposant des impôts fédéraux et des droits qui, comme l'indique l'alinéa après la recommandation 6A à propos des taxes municipales, «ne se comparent pas du tout favorablement à celles (sic)» imposées aux États-Unis.

Recommandation 7 : Cette recommandation prévoit que la majorité des membres des conseils portuaires seront nommés par le gouvernement fédéral.

Cette recommandation ne nous satisfait pas pour deux raisons. Tout d'abord, le gouvernement conserve, sur les nouvelles entités portuaires, un niveau de contrôle qui n'est pas nécessaire. Il est dit, dans l'alinéa précédant la recommandation 7, que «le gouvernement fédéral devrait nommer, au moins, la majorité des membres des conseils.» Ceci suggère que nonobstant le libellé de la recommandation 7, le gouvernement peut décider de nommer tous les membres des conseils. Pour ce qui est du modèle relatif aux aéroports dont nous avons parlé dans la recommandation 1, le gouvernement nommerait de deux à 15 membres du conseil, ce qui est tout à fait suffisant pour que le gouvernement soit au courant des activités du conseil. Un contrôle absolu est non seulement inutile, il n'est pas souhaitable. Nous trouvons intéressant que le gouvernement veuille continuer à contrôler les ports, ce qui contredit totalement son attitude à propos de la Voie maritime du Saint-Laurent (voir le dernier alinéa de la page 31).

Si le gouvernement devait adopter un modèle semblable à celui des aéroports, nous serions moins préoccupés par le second problème, c'est-à-dire la méthode utilisée pour les nominations fédérales. Bien que les nominations de complaisance ne soient pas souhaitables, deux sur 15, ou un nombre basé sur ce ratio, pourraient être tolérées. Le favoritisme peut être réel, ou être simplement une perception du public. Quoiqu'il en soit, il n'est pas souhaitable.

Si le gouvernement a l'intention de nommer, au moins, la majorité des membres des conseils, ou tout autre conseil, il importe d'établir une nouvelle méthode de nomination, afin d'éliminer toute possibilité de favoritisme. Le seul élément du rapport réfutant cette proposition figure au dernier alinéa de la page 12, qui précise que les membres des conseils sont satisfaits du mode de nomination actuel. Nous nous y attendions. Après tout, c'est ce favoritisme qui a permis leur nomination.

Recommandation 10 : Cette recommandation traite de la création d'un programme d'aide financière aux ports. L'objectif de ce fonds est mieux expliqué au dernier alinéa de la page 17, qui précise que ce programme permettrait aux ports non commerciaux de construire et de mettre à jour une

STRATÉGIE POUR LA MARINE NATIONALE : RAPPORT MINORITAIRE

PARTI RÉFORMISTE DU CANADA

En général, les membres du Comité ont collaboré sans problème à l'élaboration du rapport sur la stratégie pour la marine nationale. Il n'est toutefois pas surprenant que les parties concernées aient de légères divergences d'opinion sur certains aspects de cette stratégie.

Si, en général, nous sommes d'accord avec la plus grande partie de ce rapport, les points sur lesquels s'expriment les divergences d'opinion sont suffisamment importants pour nous amener à rédiger un rapport minoritaire sur ce qui nous préoccupe.

À la page 9, dans l'alinéa précédant la recommandation 1, le rapport stipule que la vaste majorité des témoignages indiquait le désir que le gouvernement fédéral continue à jouer un rôle direct dans l'administration des ports commerciaux.

Le Parti réformiste ne l'entend pas ainsi. Les témoignages que nous avons entendus montraient que les ports souhaitaient conserver un « lien » avec le gouvernement fédéral à cause du prestige associé au gouvernement canadien lorsqu'il s'agit de traiter avec des entités étrangères. Dans ce cas, nous pensons que le modèle du programme national des aéroports aurait tenu compte de ce fait tout en minimisant l'ingérence du gouvernement; par conséquent la recommandation 1 devrait être modifiée.

Recommandation 3 : Cette recommandation stipule qu'on devrait établir des dispositions pour que des vérifications ou examens spéciaux fondés sur le rendement soient effectués, à la discrétion du ministre.

Nous pensons qu'aussi longtemps que le gouvernement aura l'intention de jouer un rôle administratif dans les activités des ports, ces activités devront être soumises à un examen du Vérificateur général.

Recommandation 4 : Cette recommandation stipule que toute nouvelle législation devrait exiger que les ports versent des dividendes annuels; la législation devrait également contenir une clause visant à protéger les ports contre d'autres demandes de contributions pécuniaires ponctuelles.

Nous pensons que la formule actuelle de calcul des dividendes figurant à la page 12 devrait être incluse dans la recommandation afin de garantir que le gouvernement ne puisse tout simplement pas inclure les sommes sur lesquelles il mettrait la main dans la nouvelle formule de calcul des dividendes.

Recommandation 6A : Cette recommandation suggère que les ports négocient avec leur municipalité respective les montants appropriés pour les services qu'ils utilisent.

Ce que la recommandation établit moins clairement c'est que cette nouvelle entité ne serait pas tenue de payer de taxes municipales sous quelque forme que ce soit et que certaines municipalités pourraient subir d'importantes pertes de revenu. Le principal argument avancé par les ports qui ont

gouvernement désire être vraiment équitable dans son processus de consultation, il doit procéder à cette consultation avec un organisme qui représente équitablément les intérêts de toutes les régions maritimes du Canada.

Recommandation 33: Système national d'immatriculation des embarcations de plaisance

Les députés du Bloc québécois membres du Comité sont d'accord avec la mise en place d'un système d'immatriculation moderne des embarcations de plaisance et sur lequel l'administration se fonderait pour le recouvrement total des coûts. De plus, ils considèrent que le système d'immatriculation des embarcations de plaisance est aussi le véhicule idéal par lequel le gouvernement pourrait faire supporter une partie équitable du recouvrement des coûts pour les services de la Garde côtière qui sont utilisés par la navigation de plaisance.

Ottawa, le 3 mai 1995

Michel Guimond, député de Beauport-Montmorency-Orléans

Paul Mercier, député de Blainville - Deux-Montagnes

des aides à la navigation doit se faire graduellement. De plus, cette technologie est relativement nouvelle dans le domaine maritime et on devrait s'assurer qu'elle fonctionne parfaitement avant de retirer un grand nombre d'aides à la navigation.

Ceci étant dit, les députés du Bloc québécois membres du Comité estiment que la Garde côtière pourrait commencer à imposer des tarifs aux navires qui ne sont pas dotés de cet équipement et qui entraînent des coûts pour le maintien des aides à la navigation autrement inutiles.

Recommandation 26: Dragage

Le dragage doit être considéré comme les routes. Par analogie, les routes municipales sont entretenues par les municipalités alors que les routes provinciales et autoroutes reliant les municipalités sont entretenues par les provinces. Ainsi donc, les députés du Bloc québécois membres du Comité estiment que le dragage des ports devrait être la responsabilité des administrations portuaires alors que le dragage des chenaux devrait être celle de la Garde côtière et être considéré comme un service public essentiel (au même titre que les routes) et ne pas faire l'objet de recouvrement spécifiques de coûts.

Recommandation 28: Recouvrement de coûts pour le déglacage

Les députés du Bloc québécois membres du Comité considèrent que le déglacage est un service essentiel d'intérêt public et ne devrait pas faire l'objet de recouvrement de coûts. Le déglacage est essentiel pour bon nombre de communautés le long du St-Laurent et dans les Maritimes pour éviter la formation d'embâcles qui provoquent des inondations. À cet effet, le déglacage protège la vie et les biens des populations le long des berges. Par ailleurs, le déglacage permet la navigation sur le St-Laurent en hiver, ce qui génère des retombées économiques pour l'ensemble du Canada. Comment savoir si les navires utilisant le port de Montréal en hiver utiliseraient un autre port canadien si le St-Laurent devait fermer l'hiver? Peut-être utiliseraient-ils des ports américains à la place, ce qui ferait perdre des emplois et des revenus pour le Québec et le Canada.

Recommandation 29: Tenir compte de la classification des navires pour l'imposition de tarifs compensatoires aux navires mal équipés pour naviguer dans les glaces

Les députés du Bloc québécois membres du Comité estiment qu'effectivement, les navires mal équipés pour la navigation dans les glaces devraient se voir imposer une pénalité équivalente aux coûts supplémentaires que doit encourir la Garde côtière pour les desservir.

Recommandation 31: Consultation pour la mise en place du programme national de recouvrement des coûts des services de la Garde côtière

Les députés du Bloc québécois membres du Comité accueillent positivement la volonté de la majorité libérale de procéder à une vaste consultation avec le milieu intéressé dans la mise en place du programme national de recouvrement de coûts. Ils s'interrogent toutefois sur la représentativité régionale de la Commission consultative maritime sur laquelle ne siègent que deux Québécois. Si le

5) La garde côtière canadienne:

Les députés du Bloc québécois membres du Comité reconnaissent le rôle essentiel de la Garde côtière dans notre système maritime. La Garde côtière assure des services d'intérêt national qui bénéficient non seulement à la navigation maritime, mais à la population entière (recherche et sauvetage et déglacage). Les députés du Bloc québécois membres du Comité estiment qu'il sera pratiquement impossible d'identifier tous les utilisateurs directs des services de la Garde côtière d'une façon juste et équitable. Ils se questionnent de plus, sur le coût qu'entraînerait un recouvrement à la pièce, ce qui est d'ailleurs soulevé au paragraphe 1.121 du rapport de la majorité.

Les députés du Bloc québécois membres du Comité ne sont pas opposés à un certain recouvrement des coûts pour les services dispensés par la Garde côtière. Ils estiment toutefois que la solution la plus efficace et la plus équitable pour le recouvrement des coûts de la Garde côtière est présentée au paragraphe 1.121 du rapport de la majorité. Au même titre que la majorité au Comité, ils considèrent que non seulement la navigation commerciale doit contribuer à un certain recouvrement des coûts des services de la Garde côtière, mais que la pêche et la plaisance doivent aussi faire leur part. En ce qui concerne la navigation commerciale, les députés du Bloc québécois membres du Comité considèrent comme intéressante la proposition de la majorité relative à un prélèvement sur la circulation maritime. Par ailleurs, l'activité économique des ports est en partie tributaire des services de la Garde côtière. À cet effet, les députés du Bloc québécois membres du Comité considèrent que les revenus tirés par le gouvernement des dividendes ou loyers payés par le réseau portuaire devraient être alloués au recouvrement des coûts de la Garde côtière en réduction du fardeau qui sera imposé à la navigation commerciale.

Recommandation 24: Fusion de la flotte de la Garde côtière avec celle de Pêches et Océans

Les députés du Bloc québécois membres du Comité sont en accord avec cette recommandation et souhaitent ardemment que des gains de productivité pour les deux flottes soient réalisés. Ils estiment toutefois que le Comité aurait pu aller plus loin dans cette recommandation et recommander que le gouvernement étudie l'opportunité d'inclure dans cette fusion la flotte d'Environnement Canada et même celle de la Défense nationale comme le recommandait le Comité permanent de la Défense nationale en 1990. De plus, ils sont d'avis, comme le Vérificateur général le suggérait, que le gouvernement doit étudier toutes les possibilités de réaliser des gains de productivité dans ses équipements.

Recommandations 25 et 27: Réduction du nombre d'aides à la navigation et rationalisation des services à la navigation maritime

Les députés du Bloc québécois membres du Comité s'inquiètent de la rapidité avec laquelle on propose d'appliquer cette recommandation. Il faut bien comprendre que seule une minorité de bâtiments naviguant sur le St-Laurant est dotée de ce nouvel équipement. Il est vrai que les armateurs canadiens procèdent avec rapidité en ce domaine; toutefois, une bonne partie du trafic est composée de navires étrangers. Il est évident que les membres du Comité ne veulent pas fermer nos portes à l'arrivée de ces navires étrangers qui ne seraient pas équipés de cette technologie et qu'en conséquence l'enlèvement

des intervenants du secteur maritime et des expéditeurs est un moyen idéal pour maximiser l'efficacité de la Voie.

La création éventuelle d'un éventuel organisme bi national de gestion de la Voie maritime du St-Laurent soulève certains commentaires et exigences de la part des députés du Bloc québécois membres du Comité. En effet, la Voie maritime du St-Laurent est située en grande majorité en territoire québécois et canadien. Ce sont les Canadiens qui en grande partie ont assumé, avec leurs impôts, les coûts de construction de la Voie. Il s'agit d'une de leurs grandes réalisations à laquelle ils sont attachée et qui bénéficie à l'ensemble de l'économie de l'Amérique du Nord. Toutefois, notre partenaire américain tire des retombées économiques de la Voie dans une proportion similaire aux retombées canadiennes, mais assume des coûts d'opération de la Voie dans une proportion moindre que les retombées qu'il en tire. Les Québécois et les Canadiens seraient probablement enclins à accepter la mise en place d'un organisme bi national de gestion de la Voie maritime du St-Laurent, à condition d'être compensés, dans une proportion équivalente aux retombées économiques générées pour chacun des pays, pour les coûts de construction et d'entretien de la Voie maritime du St-Laurent.

Les députés du Bloc québécois membres du Comité considèrent que le Comité a manqué d'inspiration en ce qui concerne les recommandations relatives à la Voie maritime du St-Laurent. Ils auraient souhaité y ajouter deux recommandations supplémentaires.

Premièrement, une recommandation devrait être faite au ministre d'entamer des négociations avec les États-Unis pour faciliter l'acheminement des navires dans la Voie maritime du St-Laurent. Une reconnaissance mutuelle des organismes de contrôle de chacun des pays sur la Voie pourrait être envisagée dans le but d'éviter la double procédure administrative d'acheminement des navires. Il n'est pas absolument nécessaire que la Voie maritime soit sous l'administration bi nationale pour commencer à réduire les formalités administratives.

Deuxièmement, les députés du Bloc québécois sont d'avis que Transports Canada devrait resserrer ses critères quant à la possibilité pour des navires battant pavillons étrangers de faire du cabotage en eaux canadiennes. Étant donné que le Canada et les États-Unis partagent le même plan d'eau que sont les Grands Lacs, ils considèrent que le ministre devrait entamer des négociations avec les États-Unis pour explorer la possibilité de permettre aux navires des deux nationalités de faire du cabotage librement. Les Grands Lacs pourraient être déclarés zone de libre circulation maritime entre le Canada et les États-Unis. Le Canada a probablement plus à gagner d'une libéralisation du cabotage dans les Grands Lacs. Il faudrait toutefois faire remarquer aux Américains qu'ils paient une faible fraction des coûts d'exploitation de la Voie maritime du St-Laurent alors qu'ils en retirent des bénéfices considérables.

Recommandation 22: Soutien gouvernemental pour la construction de navires adaptés à la Voie maritime du St-Laurent

Les députés du Bloc québécois membres du Comité sont heureux de constater que la majorité des députés ont accepté leur proposition pour cette importante recommandation. Ils souhaitent ardemment que le ministre retienne cette recommandation vitale pour l'avenir de la Voie maritime du St-Laurent et pour les chantiers maritimes du Québec et du Canada.

Il serait certainement possible, dans le cadre de la Loi sur le pilotage, d'accommoder les armateurs canadiens. La loi permet déjà la possibilité de décerner des certificats de pilotage restreints qui, sans être des brevets de pilote à part entière, permettent à un capitaine d'être relevé du pilotage obligatoire. Evidemment, l'administration de pilotage des Laurentides oblige les candidats à avoir une connaissance suffisante du français, élément essentiel de la sécurité de la navigation sur le St-Laurent. Il y aurait lieu, pour le gouvernement, d'examiner en détail tout le processus d'octroi de ces certificats, d'en relever les problèmes et de suggérer les correctifs appropriés tout en ayant comme principal souci la protection de la sécurité de la navigation. Les députés du Bloc québécois membres du Comité estiment qu'il est possible d'arriver à un compromis acceptable entre les pilotes et les armateurs canadiens sur cette question à l'intérieur du cadre actuel de la Loi sans qu'il soit nécessaire de l'abroger complètement.

Recommandation 17: Examen des zones à pilotage obligatoire

Les députés du Bloc québécois membres du Comité ne sont pas favorables à cette recommandation. Ils estiment que toute la question des zones à pilotage obligatoire et de l'examen du pilotage obligatoire a déjà fait l'objet de nombreuses enquêtes. La tendance mondiale en ce domaine va généralement dans le sens d'un élargissement des zones de pilotage obligatoire. Depuis la catastrophe de l'Exxon Valdez, l'Alaska a élargi ses zones de pilotage obligatoire. Les Américains ont payé cher pour comprendre l'importance vitale du pilotage dans la sécurité maritime. Les députés du Bloc québécois désirent éviter à tout prix qu'une catastrophe semblable se produise au Québec et au Canada.

4) La voie maritime du st-laurent:

Recommandation 20: Mécanisme d'arbitrage pour les relations patronales-syndicales

Les députés du Bloc québécois membres du Comité s'opposent à cette recommandation en déplorant que la majorité libérale s'attaque encore une fois à un droit fondamental de notre société, soit le droit de négocier librement ses conditions de travail. La majorité au Comité reconnaît, dans le paragrache 1.92, que les relations de travail à la Voie maritime du St-Laurent sont stables depuis quelque temps (il faudrait lire plutôt "depuis longtemps"). Ainsi, les députés du Bloc québécois membres du Comité s'expliquent mal la volonté acharnée du Parti libéral de limiter le droit des travailleurs de négocier leurs conventions collectives librement. Les députés du Bloc québécois ont toujours considéré le droit à la négociation comme un droit fondamental du citoyen et n'acceptent pas facilement que le gouvernement cherche à limiter ce droit des travailleurs. Par ailleurs, le ton franchement anti-travailleur de ce rapport n'est pas de nature à rassurer les employés de la Voie maritime du St-Laurent à l'effet qu'on leur imposera un processus d'arbitrage juste et équitable. La feuille de route du gouvernement à cet effet est assez lamentable, surtout lorsqu'on se rappelle de son attitude récente vis-à-vis les travailleurs du rail.

Recommandation 21: Commercialisation de la Voie maritime du St-Laurent et élaboration d'une proposition pour créer un organisme bi-national de gestion

Les députés du Bloc québécois membres du Comité sont d'accord avec la commercialisation de la Voie maritime du St-Laurent. Ils croient qu'un organisme à but non lucratif composé des instances locales,

en mesure de communiquer en français. Rappelons que l'enquête Desjardins avait recommandé qu'il soit obligatoire pour les pilotes naviguant sur le St-Laurent de pouvoir communiquer en français en raison du nombre important de bateaux de plaisance et autres types d'embarcation dont les capitaines sont unilingues français. L'abrogation de la Loi sur le pilotage est présentée par le Comité comme un moyen de relâcher les critères stricts de sécurité qui ont cours actuellement pour le pilotage sur le St-Laurent.

Rappelons que le régime actuel de pilotage a été mis en place dans les années 70 par le gouvernement libéral de l'époque, à la suite des recommandations de la Commission royale d'enquête présidée par le juge Bernier, enquête qui avait duré près de 10 ans. De plus, la taille des navires remontant le St-Laurent a sensiblement augmenté. Alors que les plus gros navires à remonter le St-Laurent au début des années 70 avaient un port en lourd de 30 000 tonnes, aujourd'hui, ces navires sont considérés de taille moyenne.

Par ailleurs, l'abrogation de la Loi sur le pilotage, loin de régler les lourds processus administratifs qui minent actuellement la capacité des administrations de pilotage à s'autofinancer, augmenterait ce problème en ajoutant à la lourdeur administrative qu'une grande bureaucratie fédérale peut générer. Il est quand même étonnant que la majorité au Comité n'ait pas choisi de suivre les recommandations des principaux utilisateurs des services de pilotage, soit les armateurs étrangers, qui assument la presque totalité des droits de pilotage dans l'Ouest et plus de 80% des droits dans l'Est. Ceux-ci demandaient des modifications mineures à la Loi sur le pilotage et non une remise en question globale du système.

Le Comité accuse les pilotes de profiter de leur situation de monopole pour exiger des droits excessifs. Rappelons que l'augmentation des tarifs de pilotage depuis 20 ans a été inférieure à l'augmentation du coût de la vie. De plus, aucune grève n'a eu lieu dans le Bas St-Laurent depuis 1971.

Recommandation 16 : Commercialisation des services de pilotage

Dans les faits, les principales associations de pilotes au Canada sont déjà commercialisées. Pour ce qui est de la concurrence entre pilotes, les députés du Bloc québécois membres du Comité sont d'avis que cette concurrence se ferait au détriment de la sécurité de la navigation. Certains pilotes seraient prêts à prendre plus de risques pour arracher la clientèle de leurs concurrents. En matière de sécurité, les députés du Bloc québécois membres du Comité estiment qu'il ne peut y avoir de compromis avec des intérêts purement pécuniers.

Par ailleurs, si on se fie au paragraphe 1.77 du rapport, le Canada deviendrait le premier pays à ne pas exiger des navires battant pavillons étrangers qu'ils aient recours au pilotage obligatoire. Cette proposition est décrite non seulement par les pilotes, mais par plusieurs armateurs canadiens et les députés du Bloc québécois membres du Comité la considèrent téméraire. Les pilotes sont des professionnels de la navigation qui ont l'expérience nécessaire pour naviguer dans des eaux difficiles avec des équipages composés de marins d'origines diverses au sein desquels existent de sérieuses barrières linguistiques, dans des conditions de vie parfois minimales. Leur présence est donc essentielle pour accompagner les navires battant pavillon étranger à bon port. Même les armateurs étrangers souhaitent conserver le système de pilotage actuel.

Dans ces conditions, et en raison de la fausse argumentation teintée de préjugés anti-travailleur présentée par le Comité pour la recommandation 14, les députés du Bloc québécois membres du Comité s'opposent fortement à cette recommandation qui met en péril un système de négociation patronale-syndicale qui, quoique imparfait, a fait ses preuves depuis 25 ans.

Les députés du Bloc québécois membres du Comité reconnaissent toutefois que des problèmes endémiques dans les relations de travail existent dans certains ports du réseau. Ils exhortent le gouvernement à régler, de façon juste et équitable, les problèmes existant dans ces ports (notamment celui de Vancouver) et à faire tout ce qui est en son pouvoir pour y rétablir un climat sain dans les relations patronales-syndicales.

3) *Le pilotage:*

D'après les témoignages entendus par le Comité, et selon l'exposé qui est fait de la situation dans le rapport majoritaire, les députés du Bloc québécois ont relevé trois principaux problèmes relatifs au système de pilotage. Premièrement, les armateurs canadiens, dont les navires circulent régulièrement sur la Voie maritime du St-Laurent, se considèrent lésés par le système actuel et désirent être dispensés de pilotage obligatoire. Deuxièmement, les administrations du pilotage sont incapables d'être autosuffisantes financièrement en raison du lourd processus administratif du gouvernement en ce qui concerne l'approbation des augmentations de tarif. Et troisièmement, les armateurs étrangers et canadiens souhaitent un processus d'arbitrage des propositions finales semblable à celui établi par l'Administration de pilotage des Laurentides, afin d'éviter les conflits de travail dans ce secteur névralgique.

Il est fort possible de répondre à ces préoccupations dans le cadre actuel de la Loi sur le pilotage de 1972. Les députés du Bloc québécois membres du Comité estiment que le rapport majoritaire du Comité prend comme prétexte les problèmes mineurs du système de pilotage pour le centraliser à Ottawa dans une vaste bureaucratie. Par ailleurs, les députés du Bloc québécois membres du comité condamnent les jugements de valeur et les préjugés qui sont portés tout au long de cette section du texte du rapport à l'endroit des professionnels de la navigation que sont les pilotes. La majorité du Comité va même jusqu'à prêter des intentions douteuses aux administrations de pilotage qui sont pourtant des sociétés d'Etat du gouvernement fédéral.

Recommandation 15: Abrogation de la Loi sur le pilotage

Les députés du Bloc québécois membres du Comité s'opposent formellement à une éventuelle abrogation de la Loi sur le pilotage au profit de la création d'un organisme central comme le secrétariat des ports à qui on cherche déjà à trouver une vocation. Outre les visées centralisatrices manifestées par la majorité du Comité, plusieurs raisons poussent les députés du Bloc québécois membres du Comité à s'opposer à cette recommandation. En premier lieu, plusieurs considérations relatives à la sécurité de la navigation doivent être étudiées. Les bureaucraties d'une administration de pilotage centralisée à Ottawa n'auront pas une connaissance suffisante du terrain pour déterminer les modalités de pilotage particulières à chaque région et mettre en place un système de pilotages sécuritaire. L'abrogation de la Loi sur le pilotage remettrait en question l'obligation pour les pilotes naviguant sur le St-Laurent d'être

Recommandation 12 : Responsabilité du fédéral quant aux installations portuaires en cas de fermeture

Les députés du Bloc québécois membres du Comité sont en accord avec cette recommandation. Ils auraient toutefois souhaité que soit ajoutée à cette recommandation qu'il incombe au gouvernement fédéral de décontaminer les terrains dans le cas où les sols seraient contaminés.

Recommandation 13 : Dépôt d'un projet de loi sur le réseau portuaire et renvoi au Comité

Evidemment, les députés du Bloc québécois membres du Comité invitent le ministre à déposer un projet de loi dans les plus brefs délais pour corriger la structure pitoyable de notre réseau portuaire. Afin de faciliter et accélérer son adoption, ils invitent le ministre à rechercher un large consensus avec l'Opposition et à ne pas procéder unilatéralement comme c'est si souvent son habitude, d'autant plus qu'il s'agit d'un dossier d'importance pour tous les Québécois et Canadiens. Puisque le rapport du Comité échoue dans sa tentative de faire consensus avec les partis d'opposition, nous invitons le ministre à lire attentivement l'opinion dissidente des députés du Bloc québécois membres du Comité et à agir dans la lignée de leurs recommandations.

2) Les relations patronales-syndicales:

Les députés du Bloc québécois membres du Comité considèrent que les députés libéraux membres du Comité montrent dans cette section leur vrai visage anti-travailleuse et leur parti pris pour les positions patronales. Ils estiment que des commentaires comme ceux que l'on retrouve au paragraphe 1.54 - "La négociation collective ne semble pas porter fruit - les problèmes restent toujours à régler à cause des lois de retour au travail. Des pratiques désuètes et rigides en matière de travail accroissent les coûts et font qu'il est plus difficile d'améliorer la compétitivité et de s'adapter au changement. Les salaires sont élevés, et la rémunération excessive des heures supplémentaires semble être la norme plutôt que l'exception." - sont déplacés, empreints d'un sentiment évident anti-travailleuse qui est inacceptable dans un rapport de Comité. Après avoir frappé sur les chômeurs et les plus démunis de la société, les libéraux se sont attaqués aux travailleurs du rail et maintenant c'est au tour des employés du secteur maritime.

C'est inquiétant: les députés libéraux membres du Comité sont prêts à remettre en question tout un système de négociation patronale-syndicale qui en 20 ans n'a compté que 27 jours de grève ou lock-out sur un total de plus de 7 000 jours de travail au port de Montréal. Prendre comme prétexte les deux récents conflits de travail aux ports de Montréal et de Vancouver pour qualifier les relations patronales-syndicales de mauvaises dans l'ensemble du réseau des ports du Canada est, de l'avis des députés du Bloc québécois membres du Comité, une erreur grossière que commet le Comité et un détournement flagrant de la réalité.

À la lecture du rapport du Comité, force est de constater que l'attitude anti-travailleuse exprimée par le ministre lors du conflit du rail a déteint sur les députés libéraux membres du Comité. C'est regrettable. Par ailleurs, les commentaires contenus dans le paragraphe 1.56 du rapport du Comité à l'effet de dissoudre l'Association des employeurs maritimes est, de l'avis des députés du Bloc québécois membres du Comité, une invitation au retour à des grèves fréquentes dans le secteur portuaire, comme on l'a connu dans les années 60.

Recommandation 6B: Révision de la méthode d'évaluation pour les taxes municipales

Les commentaires relatifs à la recommandation 6A s'appliquent encore ici. Toutefois, les députés du Bloc québécois membres du Comité estiment que la taxation municipale est de compétence provinciale exclusive et donc que le fédéral n'a rien à voir dans une éventuelle révision des méthodes d'évaluation et de taxation visant les infrastructures portuaires.

Recommandation 7: Nomination des membres des conseils d'administration

Les députés du Bloc québécois membres du Comité sont particulièrement déçus de cette recommandation. Le discours continuuel de Transports Canada est qu'il faut impliquer d'avantage les milieux locaux et les utilisateurs. Pourtant, les députés libéraux membres du Comité n'ont pas jugé bon de proposer qu'une majorité des conseils portuaires soient nommés par les intervenants locaux. À défaut de la prise en charge des ports par des instances locales à but non-lucratif, qui s'avère la meilleure solution, la nomination d'une majorité de membres issus du milieu local sur les conseils portuaires aurait favorisé une implication maximale de la part des intervenants locaux et maritimes. Cette recommandation démontre bien que le Parti libéral du Canada n'a pas la décentralisation à coeur et ne considère pas importantes la concertation et l'implication du milieu comme facteurs de succès de nos ports. Les libéraux préfèrent s'ancrer dans la façon traditionnelle du gouvernement fédéral de faire les choses: Ottawa commande et les provinces subissent.

Recommandation 9: Mandat au secrétaire des ports pour catégoriser

Il semble évident, à la suite des nombreux témoignages en ce sens, qu'il faut rationaliser le réseau portuaire canadien qui compte trop d'installations. Avant de couper de façon aveugle, il faut, bien entendu, catégoriser l'activité de chaque port. Il semble toutefois important, lorsque la fermeture d'un port est envisagée, que le gouvernement examine les modes de transports alternatifs et la possibilité d'acheminer les marchandises d'une région à d'autres installations portuaires. Une analyse détaillée de l'impact de la fermeture d'un port pour la région qu'il dessert devrait être réalisée afin de disposer du maximum d'information nécessaire. Cette information permettrait de faciliter la transition et de diminuer l'impact économique négatif sur la région visée. Les députés du Bloc québécois membres du Comité auraient souhaité que la recommandation réfère au support que le gouvernement doit apporter pour limiter l'impact économique négatif que la fermeture d'un port peut représenter pour une région.

Recommandation 10: Période de transition et soutien aux ports non commerciaux susceptibles de le devenir

Les députés du Bloc québécois membres du Comité sont en accord avec cette recommandation, mais déplorent qu'il ne soit pas question des mesures à prendre pour limiter les impacts économiques négatifs pour les communautés dont les installations portuaires seront fermées.

enthousiastes pour cette formule étaient les sociétés portuaires locales (SPL) dont les dirigeants et les employés désirent demeurer des employés de l'État fédéral et considèrent avec crainte leur transfert au secteur privé. Les raisons avancées par les SPL pour conserver leur statut gouvernemental sont peu convaincantes: conserver le drapeau canadien sur la carte d'affaire pour favoriser les relations avec les clients étrangers et conserver la garantie gouvernementale qui leur permet d'emprunter à moindre coût. Or, selon la structure proposée par le Comité, les administrations portuaires ne bénéficieraient même plus de cette garantie gouvernementale.

Dans tous les cas, les députés du Bloc québécois membres du Comité croient que le choix de prendre en main ou non leurs installations portuaires devrait revenir en premier lieu aux intérêts locaux et maritimes concernés. Ils sont les mieux placés pour évaluer leurs capacités et leurs intérêts en ce domaine.

Recommandation 4: Dividendes à payer par les ports

Pour les députés du Bloc québécois membres du Comité, il importe que les surplus réalisés par un port demeurent dans ce port pour financer l'amélioration des infrastructures portuaires et assurer sa compétitivité future. Ils déplorent que ce principe n'ait pas été inclus dans la recommandation. Dans l'éventualité où les ports auraient été transférés à des administrations locales sans but lucratif, cette question ne se poserait pas, puisqu'elles paieraient un loyer au gouvernement. Dans le cas des aéroports, les revenus des aéroports du réseau national servent à financer les infrastructures axées sur la sécurité des aéroports régionaux. Toutefois, la relation entre aéroports nationaux et régionaux est beaucoup plus marquée que celle que l'on retrouve dans le cas des ports (nationaux et autres). Les revenus tirés des ports devraient plutôt servir à assurer une partie du recouvrement des coûts des services de la Garde côtière. En aucun cas, les revenus tirés du réseau portuaire ne devraient servir à réduire le déficit fédéral. Le gouvernement ne doit pas utiliser sa responsabilité dans le secteur maritime comme un moyen de générer des revenus, mais bien pour offrir le meilleur service possible aux Canadiens et générer le maximum de retombées économiques pour le Québec et le Canada.

Recommandation 6A: Taxes foncières des installations portuaires

Les ports doivent être considérés comme des citoyens corporatifs des municipalités où ils sont installés. Comme tous bons citoyens corporatifs, les ports (comme tous les organismes du gouvernement fédéral d'ailleurs) devraient payer leurs taxes municipales. Ce n'est pas aux municipalités de consentir à une diminution de leurs revenus de taxation seulement pour que les ports génèrent de plus gros profits à être récupérés dans le fonds consolidé du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral se décharge déjà trop de ses factures sur le dos des provinces sans que celles-ci soient encore mises à contribution pour réduire le déficit fédéral. Si la majorité au Comité est si inquiète du financement des infrastructures portuaires et de la compétitivité future des ports, elle aurait dû accepter les modifications proposées à la recommandation 4 par les députés du Bloc québécois membres du Comité. Cette recommandation est une source de conflit potentiel entre les municipalités et les administrations portuaires. Evidemment, si les ports étaient administrés par des groupes locaux à but non lucratif, il serait beaucoup plus facile pour les municipalités de consentir à des réductions de taxes puisqu'elles seraient assurées que l'argent demeurerait dans la communauté et servirait à son développement.

recouvrement à la pièce est inefficace, coûteux et injuste (certains utilisateurs ne paieront pas leur juste part des services utilisés car ils n'auront pas été identifiés comme "utilisateurs"). Dans ces conditions, ils préféreraient grandement la solution alternative avancée dans le rapport du Comité au paragraphe 1.121 et qui suggère un prélèvement national sur la circulation maritime.

1) Le réseau portuaire:

Recommandation 1: Responsabilité du fédéral pour le réseau portuaire

Les députés du Bloc québécois membres du Comité ne s'objectent pas en principe à cette recommandation. Tant et aussi longtemps que le Québec demeure dans la fédération canadienne, le gouvernement fédéral détient une compétence constitutionnelle exclusive en matière de transport maritime. Toutefois, il aurait été souhaitable que le Comité accepte d'inclure dans cette recommandation que, tout en exerçant sa responsabilité dans le secteur des ports, le gouvernement doit chercher à impliquer au maximum les intérêts locaux et le milieu maritime dans l'administration de leurs infrastructures portuaires. Les députés du Bloc québécois membres du Comité estiment que seule une implication maximale des milieux locaux et maritimes pourra nous donner un réseau portuaire efficace, moderne, compétitif et peu coûteux.

L'énoncé contenu au paragraphe 1.26 du rapport du Comité nous donne une indication claire de la compréhension réelle de la majorité libérale au sein du Comité qui voit l'application des intérêts locaux et du milieu maritime comme l'occasion rêvée pour le gouvernement fédéral de se départir de toutes les installations portuaires déficitaires et de conserver celles qui sont rentables. L'application des intérêts locaux et des intervenants du secteur maritime n'est pour la majorité qu'une occasion pour le gouvernement fédéral de pelleter ses factures à d'autres. Les députés du Bloc québécois membres du Comité sont plutôt d'avis que les installations portuaires rentables devraient, elles aussi, être prises en main par les intérêts locaux et les intervenants du secteur maritime.

Recommandation 3: Structure du nouveau système national des ports commerciaux

Les députés du Bloc québécois membres du Comité ne considèrent pas que cette nouvelle structure proposée par la recommandation 3 donne toute la souplesse nécessaire aux administrations portuaires pour qu'elles puissent concurrencer avantageusement les ports étrangers (certains ne proposent pas pour les principaux ports d'entrée comme Halifax, Québec, Montréal, Vancouver, etc...). En effet, on remplace la Société canadienne des ports par un secrétariat ou bureau portuaire à Transports Canada qui, même si son mandat sera moins contraignant pour les administrations portuaires qu'auparavant, celui-ci devra quand même revoir et approuver les budgets, plans d'affaires, rapports de vérifications des administrations portuaires et approuver leurs investissements extraordinaires.

Une formule de commercialisation similaire à celle mise en place dans le secteur des aéroports aurait été préférable aux recommandations du Comité. La prise en charge des ports par des organismes locaux à but non lucratif aurait permis de donner toute la flexibilité de gestion aux administrations portuaires, tout en maximisant l'application du milieu. Il faut remarquer que les témoins les moins

OPINION DISSIDENTE DES DÉPUTÉS DU BLOC QUÉBÉCOIS MEMBRES DU COMITÉ DES TRANSPORTS SUR LA STRATÉGIE MARITIME NATIONALE

INTRODUCTION

Nous, les députés de l'Opposition officielle membres du Comité permanent des Transports, sans rejeter l'ensemble des recommandations contenues dans ce rapport, sommes en désaccord avec bon nombre d'entre elles. Nous déplorons le manque de flexibilité de la majorité libérale au sein du Comité, qui n'a pas exprimé un désir réel d'arriver à un compromis avec l'Opposition officielle, et nous considérons que cette attitude est inquiétante compte tenu de l'importance du transport maritime pour l'économie du Québec et du Canada. Cette attitude nous semble être de mauvais augure quant à une plus grande implication des communautés locales dans l'administration de leurs infrastructures maritimes. Nous croyons que la flexibilité, la concertation et l'implication des gens du milieu sont la clé du succès pour nous doter d'un système maritime moderne et efficace. Nous devons éviter à tout prix que notre système maritime soit déconnecté des réalités des communautés qu'il dessert.

Les députés du Bloc québécois membres du Comité sont particulièrement en désaccord avec les points suivants du rapport du Comité:

- 1) Le nouveau cadre proposé pour l'administration du réseau portuaire ne va pas assez loin pour impliquer les administrations locales et le milieu maritime. Le gouvernement fédéral conserve son emprise sur tous les aspects de l'administration du réseau portuaire et effectue une vaste opération de déstagement des coûts en transférant uniquement les infrastructures non rentables aux instances locales, provinciales ou au secteur privé.

- 2) La recommandation sur les relations patronales-syndicales dans le réseau portuaire est, de l'avis des députés du Bloc québécois membres du Comité, basée sur une exagération des problèmes n'existant que dans quelques ports. De qualifier les relations patronales-syndicales de problématiques au Port de Montréal en raison de la récente grève est, selon nous, une grossière erreur. En fait, depuis 1975, il n'y a eu que 27 jours perdus au port de Montréal en raison de grève ou lock-out sur un total de 7 057 jours travaillés. Nous estimons que de remettre en question un système de négociation patronale-syndicale qui a fait ses preuves depuis 20 ans n'est pas approprié alors que le problème n'existe que dans certains ports du réseau, principalement à Vancouver.

- 3) Les recommandations ayant trait au pilotage dans son ensemble présentent un danger pour la sécurité du public et augmentent sensiblement les risques pour l'environnement. Les membres libéraux du Comité démontrent bien ici leurs visées centralisatrices en cherchant à concentrer à Ottawa un service qui est certainement plus sécuritaire et plus efficace à partir d'une structure décentralisée.

- 4) Sans être opposés à une certaine forme de recouvrement des coûts pour les services de la Garde côtière, les députés du Bloc québécois membres du Comité estiment que de procéder à un

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le Comité demande au gouvernement de répondre à ce rapport conformément à l'article 109 du Règlement.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicules n^{os} 21 à 39 et 40, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,
Le président,

STAN KEYES

Associations et particuliers	Fascicule	Date
United States Great Lakes Shipping Association	—	Le lundi 3 avril 1995
Upper Lakes Group Inc.	36	Le jeudi 23 mars 1995
<i>Vancouver Island Helicopters Ltd.</i>	—	Le mardi 21 mars 1995
Ville de Botwood	30	Le lundi 13 mars 1995
Ville de Charlottetown	31	Le mardi 14 mars 1995
Ville de Corner Brook	30	Le lundi 13 mars 1995
Ville de Dalhousie	33	Le jeudi 16 mars 1995
Ville de Gaspé	—	Le mardi 28 mars 1995
Ville de Grand Falls — Windsor	30	Le lundi 13 mars 1995
Ville de Montréal	23	Le lundi 13 février 1995
Ville de Oshawa	28	Le mercredi 22 février 1995
Ville de Saint John	33	Le jeudi 16 mars 1995
Ville de Sept-Îles	25	Le mercredi 15 février 1995
Ville de Thunder Bay	29	Le jeudi 23 février 1995
Ville de Vancouver	27	Le mardi 21 février 1995
Western Great Lakes Pilots Association	—	Le mardi 4 avril 1995
Windsor Port Users	28	Le mercredi 22 février 1995
Woodstock Cold Storage (1990) Limited	33	Le jeudi 16 mars 1995

Associations et particuliers	Fascicule	Date
<i>Ontario Ministry of Transportation</i>	—	Le lundi 27 mars 1995
PE.L. Potato Board	31	Le mardi 14 mars 1995
PE.L. Road Builders and Heavy Construction Association	31	Le mardi 14 mars 1995
Pilotes du Bas Saint-Laurent	24	Le mardi 14 février 1995
Port of Duluth et American Great Lakes Ports	29	Le jeudi 23 février 1995
Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited	33	Le jeudi 16 mars 1995
Province de la Nouvelle-Écosse	32	Le mercredi 15 mars 1995
Reed Point Marina, Port Moody	26	Le lundi 20 février 1995
Réseau CP Rail	—	Le vendredi 24 mars 1995
Saint John Marine Pilots	33	Le jeudi 16 mars 1995
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	—	Le mardi 4 avril 1995
Shelton, Chris	24	Le mardi 4 février 1995
Société canadienne des ports	22	Le mercredi 8 février 1995
Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)	24	Le mardi 14 février 1995
Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM)	23	Le lundi 13 février 1995
Société du port de Halifax	32	Le mercredi 15 mars 1995
Société du port de Miramichi	33	Le jeudi 16 mars 1995
Société du port de Montréal	23	Le lundi 13 février 1995
Société du port de Prince Rupert	26	Le lundi 20 février 1995
Société du port de Québec	24	Le mardi 14 février 1995
Société du port de Saint John	33	Le jeudi 16 mars 1995
Société du port de St. John's	30	Le lundi 13 mars 1995
Société du port de Vancouver	26	Le lundi 20 février 1995
Société Logistique Corporation	35	Le mercredi 22 mars 1995
Steering Committee for Economic Development Eastern Prince Edward Island	31	Le mardi 14 mars 1995
Stelco Inc.	28	Le mercredi 22 février 1995
Syndicat des débardeurs, SCFR, section locale 375	23	Le lundi 13 février 1995
Syndicat des transports-communications (Division des manutentioneurs de grains)	29	Le jeudi 23 février 1995
Syndicat du blé des Prairies	29	Le jeudi 23 février 1995
Three Rivers Industrial Commission	31	Le mardi 14 mars 1995
Tymac Launch Service Ltd.	27	Le mardi 21 février 1995
Ultramar Canada Inc.	37	Le mardi 28 mars 1995
United Fishermen and Allied Workers' Union	27	Le mardi 21 février 1995

Associations et particuliers	Fascicule	Date
Halifax County Municipality	—	Le mercredi 22 février 1995
Halifax Shipping Association	32	Le mercredi 15 mars 1995
IMTT-Québec	24	Le mardi 14 février 1995
Institut canadien des engrais	36	Le jeudi 23 mars 1995
Institut maritime de l'Université Memorial de Terre-Neuve	30	Le lundi 13 mars 1995
Institut maritime du Québec	25	Le mercredi 15 février 1995
International Longshoremen's & Warehousemen's Union—Canadian Area	—	Le mercredi 29 mars 1995
International Maritime Centre — Vancouver	27	Le mardi 21 février 1995
Irving Forest Services Limited	33	Le jeudi 16 mars 1995
Island Coastal Services Ltd.	31	Le mardi 14 mars 1995
Kent Line Limited	33	Le jeudi 16 mars 1995
Lake Carriers' Association/American Iron Ore Association	—	Le vendredi 31 mars 1995
Ligue canadienne de transport industriel	—	Le mercredi 5 avril 1995
Louis Dreyfus Corporation	—	Le lundi 3 avril 1995
MacDonald Marine Services	28	Le mercredi 22 février 1995
Mariner Towing	31	Le mardi 14 mars 1995
Ministère de l'Agriculture et du Marketing de la Nouvelle-Écosse	32	Le mercredi 15 mars 1995
Ministère des Transports (Canada)	21	Le mardi 7 février 1995
Ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest	34	Le mardi 21 mars 1995
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick	33	Le jeudi 16 mars 1995
Ministère des Transports et Communications de la Nouvelle-Écosse	32	Le mercredi 15 mars 1995
Ministère des Transports et Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard	31	Le mardi 14 mars 1995
Ministère du Développement économique et du tourisme de l'Alberta	—	Le jeudi 6 avril 1995
MRC de Beauharnois-Salaberry	—	Le jeudi 2 mars 1995
Naud, Léonce	—	Le mardi 14 février 1995
Navimar Corporation Ltée	—	Le jeudi 16 février 1995
N. M. Paterson & Sons Ltd.	29	Le jeudi 23 février 1995
Northern Transportation Company Limited	—	Le vendredi 24 mars 1995
North West CruiseShip Association	27	Le mardi 21 février 1995
Nova Scotia Marine Pilots	32	Le mercredi 15 mars 1995
Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario	28	Le mercredi 22 février 1995
Ontario Marina Operators Association	28	Le mercredi 22 février 1995

Associations et particuliers	Fascicule	Date
------------------------------	-----------	------

Company of Master Mariners of Canada	32	Le mercredi 15 mars 1995
Conseil de développement économique de la Mitis	25	Le mercredi 15 février 1995
Conseil des affaires maritimes	39	Le jeudi 30 mars 1995
Conseil des organisations de navigation du Canada	34	Le mardi 21 mars 1995
Conseil économique de la région de Matane	25	Le mercredi 15 février 1995
Cornier Brook Pulp and Paper	30	Le lundi 13 mars 1995
Corporation des pilotes du port de Montréal	23	Le dimanche 5 mars 1995
Corporation des pilotes du Saint-Laurent central	23	Le lundi 13 février 1995
Corporation of Professional Great Lakes Pilots	28	Le mercredi 22 février 1995
Council of Forest Industries	26	Le lundi 20 février 1995
Council of Marine Carriers	27	Le mardi 21 février 1995
C.R.A.B. Park (Create a Real Available Beach)	—	Le lundi 20 février 1995
Deep Cove Community Association	—	Le jeudi 30 mars 1995
Enterprise Saint John	33	Le jeudi 16 mars 1995
Escadrilles canadiennes de plaisance	28	Le mercredi 22 février 1995
Fédération canadienne des municipalités	38	Le mercredi 29 mars 1995
Fédération de l'agriculture de la Nouvelle-Écosse	32	Le mercredi 15 mars 1995
Fédération de l'agriculture du Nouveau-Brunswick	33	Le jeudi 16 mars 1995
Fédération maritime du Canada	37	Le mardi 28 mars 1995
(N.B.) Fédération maritime du Canada—Région de Saint John	—	Le jeudi 16 mars 1995
Fednav Limited	37	Le mardi 28 mars 1995
Feininger, Tomas, Société littéraire et historique de Québec	24	Le mardi 14 février 1995
Fenton Maritime	31	Le mardi 14 mars 1995
Fraser River Pilots' Association	26	Le lundi 20 février 1995
Garde côtière canadienne	34	Le mardi 21 mars 1995
Great Lakes Commission	—	Le jeudi 6 avril 1995
Great Lakes District Council—International Longshoremen's Association	—	Le lundi 3 avril 1995
Great Lakes Towing Company	—	Le lundi 3 avril 1995
Greater Vancouver Gateway Council	—	Le vendredi 31 mars 1995
Greater Vancouver Regional District	—	Le jeudi 30 mars 1995
Groupe Desgagnés Inc.	—	Le jeudi 30 mars 1995
Groupe Maritime Québec Inc.	—	Le lundi 13 février 1995
Groupe Océan Lée	24	Le mardi 14 février 1995
Guilde de la marine marchande du Canada et de l'Association des pilotes maritimes du Canada	34	Le mardi 21 mars 1995

Associations et particuliers	Fascicule	Date
Carren, Nick, M.H.A.	24	Le mardi 14 février 1995
Cassidy, Donald N.	—	Le mercredi 22 mars 1995
<i>Centre for Transportation Studies—University of British Columbia</i>	—	Le mardi 28 mars 1995
Chamber of Shipping of British Columbia	27	Le mardi 21 février 1995
Chambre de commerce de Hamilton et région	28	Le mercredi 22 février 1995
Chambre de commerce de la région de Halifax	32	Le mercredi 15 mars 1995
Chambre de commerce de la région du Grand Charlottetown	31	Le mardi 14 mars 1995
Chambre de commerce de Sept-Îles	25	Le mercredi 15 février 1995
Chambre de commerce de Thunder Bay	29	Le jeudi 23 février 1995
Chambre de commerce de Trois-Pistoles	—	Le mercredi 22 mars 1995
Chambre de commerce du Canada	—	Le vendredi 3 mars 1995
Chambre de commerce du Grand Summerside	31	Le mardi 14 mars 1995
Chambre de commerce maritime	38	Le mercredi 29 mars 1995
<i>Chicago Board of Trade</i>	—	Le lundi 3 avril 1995
Ciunyk, Ted	24	Le mardi 14 février 1995
Comité des citoyens du Vieux-Québec	24	Le mardi 14 février 1995
Comité des pilotes de la région de l'Atlantique — Guilde de la marine marchande du Canada	30	Le lundi 13 mars 1995
Commissaires du port de Toronto	—	Le jeudi 23 mars 1995
Commissaires du port de Hamilton	28	Le mercredi 22 février 1995
Commission canadienne du blé	—	Le jeudi 13 avril 1995
Commission de développement du parc portuaire de Gros-Cacouna	—	Le mercredi 22 mars 1995
Commission de développement du port de Halifax — Dartmouth	32	Le mercredi 15 mars 1995
Commission des transports des provinces de l'Atlantique	33	Le jeudi 16 mars 1995
Commission du port de Fraser River	26	Le lundi 20 février 1995
Commission du port de North Fraser	26	Le lundi 20 février 1995
Commission du port de Oshawa	28	Le mercredi 22 février 1995
Commission du port de Rimouski-Est	25	Le mercredi 15 février 1995
Commission du port de Thunder Bay	29	Le jeudi 23 février 1995
Commission du port de Windsor	39	Le jeudi 30 mars 1995
Compagnie d'arrimage de Québec Ltée	24	Le mardi 14 février 1995
Compagnie Gaspésia Ltée, la MRC de Pabok et la Ville de Chandler	25	Le mercredi 15 février 1995
Compagnie minière Québec Cartier	23	Le lundi 13 février 1995

ANNEXE C

Liste des mémoires

Associations et particuliers	Fascicule	Date
------------------------------	-----------	------

<i>Abitibi Price</i>	30	Le lundi 13 mars 1995
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	35	Le mercredi 22 mars 1995
Administration de pilotage de l'Atlantique	32	Le mercredi 15 mars 1995
Administration de pilotage des Grands Lacs	36	Le jeudi 23 mars 1995
Administration de pilotage des Laurentides	23	Le lundi 13 février 1995
Administration de pilotage du Pacifique	26	Le lundi 20 février 1995
Agences Canada Maritimes Limitée	37	Le mardi 28 mars 1995
American Great Lakes Ports	—	Le mardi 4 avril 1995
Argentia Management Authority	30	Le lundi 13 mars 1995
Association canadienne des pâtes et papiers	34	Le mardi 21 mars 1995
Association canadienne des régulateurs de trafic maritime—Région de Terre-Neuve	—	Le vendredi 24 février 1995
Association charbonnière du Canada	26	Le lundi 20 février 1995
Association des armateurs canadiens	39	Le jeudi 30 mars 1995
Association des armateurs du Saint-Laurent	24	Le mardi 14 février 1995
Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique	26	Le lundi 20 février 1995
Association des exportateurs canadiens	36	Le jeudi 23 mars 1995
Association internationale des débardeurs — Local 273	33	Le jeudi 16 mars 1995
Association des ports et havres du Canada	—	Le mardi 28 mars 1995
Association nautique de la baie de Beauport	—	Le lundi 20 mars 1995
Avenor Maritimes Inc.	33	Le jeudi 16 mars 1995
British Columbia Ferry Corporation	26	Le lundi 20 février 1995
B. C. Lightkeepers	26	Le lundi 20 février 1995
British Columbia Coast Pilots Ltd.	27	Le mardi 21 février 1995
Bunge du Canada Ltée	24	Le mardi 14 février 1995
Bureau de commerce de Saint John	33	Le jeudi 16 mars 1995
Bureau de commerce de St. John's	30	Le lundi 13 mars 1995
Bureau de commerce de Vancouver	26	Le lundi 20 février 1995
Canadian Marine Manufacturers Association (CMAA)	36	Le jeudi 23 mars 1995
Canadian Shippers' Council	37	Le mardi 28 mars 1995
Canadien National	—	Le vendredi 31 mars 1995

Associations et particuliers	Fascicule	Date
------------------------------	-----------	------

Syndicat des débardeurs, SCFP, section locale 375

23 Le lundi 13 février 1995 Michel Murray, président
Théodore Beaudin, secrétaire-trésorier

Ultramar Canada Inc.

37 Le mardi 28 mars 1995 Louis Forget, directeur principal, Affaires publiques et
gouvernementales

United Fishermen and Allied Workers' Union

27 Le mardi 21 février 1995 Danielle Sciarretta, directrice, Santé et sécurité au travail
Kieran Shanahan, directeur général, Activités maritimes

Upper Lakes Group Inc.

36 Le jeudi 23 mars 1995 Jack D. Leitch, directeur

Ville de Botwood

30 Le lundi 13 mars 1995 Melvin Torriville, adjoint au maire

Ville de Charlottetown

31 Le mardi 14 mars 1995 George MacDonald, adjoint au maire

Ville de Corner Brook

30 Le lundi 13 mars 1995 Raymond Pollitt, maire

Ville de Dalhousie

33 Le jeudi 16 mars 1995 Sandy MacLean, maire

Ville de Grand Falls — Windsor

30 Le lundi 13 mars 1995 Walwin Blackmore, maire

Ville de Montréal

23 Le lundi 13 février 1995 Pierre-Yves Melançon, conseiller municipal

Ville de Oshawa

28 Le mercredi 22 février 1995 Noel Hutchinson, commissaire intérimaire

Ville de Saint John

33 Le jeudi 16 mars 1995 Shirley McAlary, adjoint au maire

Edward Farren, Affaires intergouvernementales

Ville de Sept-Îles

25 Le mercredi 15 février 1995 Marcel Blouin, directeur général

Suzanne Parent-Bouchard, conseillère

Ville de Thunder Bay

29 Le jeudi 23 février 1995 David Hamilton, maire de la ville de Thunder Bay

Evelyn Dods, échevin

Ville de Vancouver

27 Le mardi 21 février 1995 Philip Owen, maire de Vancouver

Windsor Port Users

28 Le mercredi 22 février 1995 Ed Weinberg, président, «PRR Transportation Consultants»

Bob Bezaire, directeur adjoint, «LaFarge Construction»

Woodstock Cold Storage (1990) Limited

33 Le jeudi 16 mars 1995 Peter W. Fryc, président et directeur, «Bayside Food

Terminal»

Associations et particuliers	Rassemble	Date
Société du port de Saint John K.R. Krauter, président-directeur général Harry Gaunce, président	33	Le jeudi 16 mars 1995
Société du port de St. John's • D.J. Fox, directeur du port et directeur général Tom Doyle, membre du conseil	30	Le lundi 13 mars 1995
Société du port de Vancouver Ron Longstaffe, président Norman Stark, président et directeur général Gordon Houston, maître de port	26	Le lundi 20 février 1995
Société Logistique Corporation Madeleine Paquin, présidente de l'Agence maritime du Nortec Inc. Jacques Paquin, président du conseil d'administration Serge Dubreuil, président, Logistec Arrimage	35	Le mercredi 22 mars 1995
Steering Committee for Economic Development Eastern Prince Edward Island Stan MacPherson, partenaire, Deloitte et Touche Everett Roche, partenaire, MacIsaac Younker Roche	31	Le mardi 14 mars 1995
Stelco Inc. Brian Warty, vice-président, Achats, matières premières et transports John Wilkins, analyste en matière de transport, Service des matières premières	28	Le mercredi 22 février 1995
Syndicat des débardeurs, local 500 Tom Dufresne, président	27	Le mardi 21 février 1995
Syndicat des transports-communications (Division des manuteneurs de grains) Herb Danhier, vice-président exécutif, Division des manuteneurs de grains Tom Chauvin, Jr, président, local 5055, «United Steelworkers of America»	29	Le jeudi 23 février 1995
Syndicat du blé des Prairies Anders Bruun, secrétaire exécutif et conseiller juridique de «Manitoba Pool Elevators»	29	Le jeudi 23 février 1995
Three Rivers Industrial Commission John M. Beck, gérant	31	Le mardi 14 mars 1995
Tymac Launch Service Ltd. • Jim Phillipson, président	27	Le mardi 21 février 1995
Union canadienne des employés des transports Robert Desfonds, président national Barry Hébert, président du comité consultatif des pompiers	24	Le mardi 14 février 1995

Associations et particuliers	Fascicule	Date
------------------------------	-----------	------

Province de la Nouvelle-Écosse George Archibald, membre de l'Assemblée législative (Critique en matière de développement économique)	32	Le mercredi 15 mars 1995
Reed Point Marina, Port Moody David Harris, propriétaire	26	Le lundi 20 février 1995
Saint John Marine Pilots Capitaine J.W. May, président Capitaine Don Duffy, secrétaire-trésorier	33	Le jeudi 16 mars 1995
St. Lawrence Seaway Development Corporation Stanford Paris, administrateur David Sanders, administrateur en chef, Bureau de l'administrateur	—	Le mardi 4 avril 1995
Secunda Marine Services Ltd. Graham Curren, vice-président, Marketing	32	Le mercredi 15 mars 1995
Société canadienne des ports Arnold Masters, président du conseil d'administration Jean-Michel Tessier, président-directeur général	22	Le mercredi 8 février 1995
Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) Marc Gagnon, directeur général	24	Le mardi 14 février 1995
Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM) Arthur P. Earle, président du conseil d'administration	23	Le lundi 13 février 1995
Société du port de Halifax David Bellefontaine, président et directeur général Merv Russell, chef de la direction Patricia McDermott, vice-présidente, Marketing	32	Le mercredi 15 mars 1995
Société du port de Miramichi Ann Creamer, membre John Esson, membre Pat Devcaux, membre	33	Le jeudi 16 mars 1995
Société du port de Montréal André Gingras, président du conseil d'administration Dominic J. Taddeo, président-directeur général	23	Le lundi 13 février 1995
Société du port de Prince Rupert Don Krusel, directeur général et chef de la direction Michael Tarr, directeur	26	Le lundi 20 février 1995
Société du port de Québec René Paquet, président du conseil d'administration Ross Gaudreault, président-directeur général Alexis Ségal, directeur, Affaires commerciales	24	Le mardi 14 février 1995

Associations et particuliers	Fascicule	Date
Ministère des Transports (Canada) L'honorable Doug Young, ministre des Transports Nick Mulder, sous-ministre Michael Turner, commissaire adjoint Garde côtière canadienne	21	Le mardi 7 février 1995
Ministère des Transports du Nord-Ouest Andrew Gamble, sous-ministre	34	Le mardi 21 mars 1995
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick L'honorable Sheldon Leck, ministre	33	Le jeudi 16 mars 1995
Ministère des Transports et Communications de la Nouvelle-Écosse Don J. MacDougall, directeur, Politique et Planification des transports	32	Le mercredi 15 mars 1995
Ministère des Transports et Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard L'honorable Keith Milligan, ministre N. M. Paterson & Sons Ltd. Robert Paterson, directeur général, Maritime	29	Le jeudi 23 février 1995
Nova Scotia Marine Pilots Alexander L. MacIntyre, pilote Andrew Rae, pilote Terry Pittman, pilote	32	Le mercredi 15 mars 1995
Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario Gus Sonneveld, directeur William McLounie, directeur général Michael Shaw, directeur général	28	Le mercredi 22 février 1995
Ontario Marina Operators Association Earl Smith, ancien président de «PEI Potato Exporters» Ivan Noonan, gérant	28	Le mercredi 22 février 1995
PEI Potato Board Gerry Fougere, directeur, Transports	31	Le mardi 14 mars 1995
PEI Road Builders and Heavy Construction Association Roger Perry, gérant David Morrison, «Mariner Towing»	31	Le mardi 14 mars 1995
Pilotes du Bas Saint-Laurent Michel Pouliot, président Michel Gailbois, vice-président Jean Lapointe, secrétaire-trésorier	24	Le mardi 14 février 1995
Port of Duluth et American Great Lakes Ports Davis Holberg, directeur général, «Seaway Port Authority of Duluth»	29	Le jeudi 23 février 1995
Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited B.E. Murphy, gérant, Opérations de transport	33	Le jeudi 16 mars 1995

Associations et particuliers	Fascicule	Date
------------------------------	-----------	------

Guilde de la marine marchande du Canada et Association des pilotes maritimes du Canada Capitaine Maury Sjoquist, président, Guilde de la Marine marchande du Canada Capitaine Michel Pouliot, président, Association des pilotes maritimes du Canada	34	Le mardi 21 mars 1995
Halifax Shipping Association James Stoneman, directeur Fritz King, «Atlantic Container»	32	Le mercredi 15 mars 1995
IMTT-Québec Marc Dulude, vice-président exécutif et chef de la direction	24	Le mardi 14 février 1995
Institut canadien des engrais Bud Foley, POTACAN «Potash Company of Canada Limited» Walter Rozum, «Nutrite» Roger L. Larson, directeur général	36	Le jeudi 23 mars 1995
Institut maritime de l'Université Memorial de Terre-Neuve John Connors, directeur, Département des études maritimes	30	Le lundi 13 mars 1995
Institut maritime du Québec Raymond Giguère, directeur	25	Le mercredi 15 février 1995
International Maritime Centre — Vancouver Graham Clarke, président Jonathan Seymour, directeur général	27	Le mardi 21 février 1995
Irving Forest Services Limited Robert P. Youden, vice-président, Administration J.K. Irving, directeur	33	Le jeudi 16 mars 1995
Irving Oil Blaine Higgs, «Marine Distribution Manager»	33	Le jeudi 16 mars 1995
Island Coastal Services Ltd. Blair MacLaughlin, secrétaire-trésorier, gérant	31	Le mardi 14 mars 1995
Kent Line Limited Donald A. Hall, vice-président et directeur général Capitaine P.T.C. Gates, gérant, «Tankers»	33	Le jeudi 16 mars 1995
Louis Dreyfus Corporation Adrian Tew, vice-président	—	Le lundi 3 avril 1995
MacDonald Marine Services Sandy MacDonald, propriétaire	28	Le mercredi 22 février 1995
Mariner Towing David Morrison, gérant	31	Le mardi 14 mars 1995
Ministère de l'Agriculture et du Marketing de la Nouvelle-Écosse David Robinson, économiste	32	Le mercredi 15 mars 1995

Associations et particuliers	Fascicule	Date
Entreprise Saint John Stephen Carson, directeur général Christiane Vaillancourt, coordonnatrice Expansion économique et aide aux entreprises	33	Le jeudi 16 mars 1995
Escadrilles canadiennes de plaisance Brian Burch, président et directeur général	28	Le mercredi 22 février 1995
Fédération canadienne des municipalités Grant Hopcroft, adjoint au maire de la ville de London Président du comité permanent des transports nationaux et communications de la FCM Walter Fitzgerald, maire, ville de Halifax Victor Bayne, directeur administratif, Commission de développement du Port de Halifax-Dartmouth Daniel McGregor, analyste principal des politiques Lloyd Evans, membre de la direction Elke Jukes, «Canadian Feed Industry Association (Division de l'Atlantique)»	38	Le mercredi 29 mars 1995
Fédération de l'agriculture de la Nouvelle-Écosse Dwayne Hicks, président	33	Le jeudi 16 mars 1995
Fédération maritime du Canada Capitaine Francis C. Nicol, président Reynold Langlois, c.r., avocat, Langlois Robert Tim Murray, vice-président, Fednav Limited	37	Le mardi 28 mars 1995
Fednav Limited L.G. Pathy, président	37	Le mardi 28 mars 1995
Fenton Maritime Peter Fenton, président	31	Le mardi 14 mars 1995
Fraser River Pilots' Association Capitaine Bill Burnett Capitaine Mike van der Gracht	26	Le lundi 20 février 1995
Garde côtière canadienne John Thomas, commissaire David Watt, directeur général interimaire, Havres et ports Neil McNeil, directeur, pilotage maritime	34	Le mardi 21 mars 1995
Great Lakes District—International Longshoremen's Association John Baker, président international	—	Le lundi 3 avril 1995
Great Lakes Towing Company Ronald Rasmus, président	—	Le lundi 3 avril 1995
Groupe Océan Ltée Gordon Bain, président Richard Bernier, vice-président Guy Trudeau, consultant	24	Le mardi 14 février 1995

Associations et particuliers	Fascicule	Date
Compagnie minière Québec Cartier Gaston Gendreau, surintendant général, transport Stan McGee, surintendant divisionnaire, service maritime Transport	23	Le lundi 13 février 1995
Company of Master Mariners of Canada Capitaine Angus McDonald, conseiller	32	Le mercredi 15 mars 1995
Conseil des affaires maritimes Roman Gralewicz, président, Syndicat international des marins canadiens Capitaine Maury Sjoquist, président national, Guilde de la marine marchande du Canada Ray Johnston, président et chef de l'exploitation, «Canada Steamship Lines Inc.» John Fuchs, directeur exécutif	39	Le jeudi 30 mars 1995
Conseil des organisations de navigation du Canada Bill Taylor, président Michael Vollmer, secrétaire administratif	34	Le mardi 21 mars 1995
Conseil économique de la région de Matane Claude Canuel, commissaire industriel et directeur général	25	Le mercredi 15 février 1995
Cornet Brook Pulp and Paper Kevin Sheahan, gérant de la production Brendan Mitchell, surintendant, Transport maritime	30	Le lundi 13 mars 1995
Corporation des pilotes du Saint-Laurent central Jean-Pierre Leroux, président Luc Drouin, directeur général	23	Le lundi 13 février 1995
Corporation of Professional Great Lakes Pilots Capitaine Paul Burgess Capitaine Gérard Belley Capitaine Robert Childerhose Capitaine Jim Pifer	28	Le mercredi 22 février 1995
Council of Forest Industries Tom Culham, vice-président, Compétitivité Barry Hagen, directeur, Service des transports, MacMillan Bloedel Ltée Scott Bennie, directeur adjoint, Transport de pâte de bois Weldwood du Canada Ltée Chris Bale, directeur, Transport en haute mer, Weyerhaeuser Canada Ltée, et président, Comité maritime, COFI	26	Le lundi 20 février 1995
Council of Marine Carriers Allen Fowles, président sortant/directeur Peter Woodward, vice-président	27	Le mardi 21 février 1995

Associations et particuliers	Rassemble	Date
Chambre de commerce maritime Jean-Paul Sirois, directeur général Peter Baumgartl, directeur, Matières premières, Stelco Capitaine John Pace, directeur, Navigation, Ports et Sécurité	38	Le mercredi 29 mars 1995
Comité des citoyens du Vieux-Québec Alain Samson, trésorier	24	Le mardi 14 février 1995
Comité des pilotes de la région de l'Atlantique — Guide de la marine marchande du Canada Capitaine Nelson Pittman, représentant de Terre-Neuve	30	Le lundi 13 mars 1995
Commissaires du port de Hamilton Duncan Beattie, président Bob Hennessy, directeur du port et directeur général	28	Le mercredi 22 février 1995
Commission de développement du port de Halifax — Dartmouth John Gratwick, président	32	Le mercredi 15 mars 1995
Commission des transports des provinces de l'Atlantique Kamsay M.S. Armittage, directeur général	33	Le jeudi 16 mars 1995
Commission du port de Fraser River Mike Jones, président Rick Pierce, directeur du port	26	Le lundi 20 février 1995
Commission du port de North Fraser George Colquhoun, directeur général et chef de la direction David L. Silver, président	26	Le lundi 20 février 1995
Commission du port de Oshawa Donna Taylor, directeur général du port	28	Le mercredi 22 février 1995
Commission du port de Rimouski-Est Jocelyn Lévesque, président Michel Tremblay, maire de Rimouski	25	Le mercredi 15 février 1995
Commission du port de Thunder Bay Cy Cook, directeur général Paul Kennedy, directeur du Marketing, Chambre de commerce	29	Le jeudi 23 février 1995
Commission du port de Windsor Michael Ray, président David Cree, directeur général et chef de la direction	39	Le jeudi 30 mars 1995
Compagnie d'arrimage de Québec Ltée Denis Dupuis, président Johanne Lapointe, vice-présidente, Communications	24	Le mardi 14 février 1995
Compagnie Gaspésia Ltée, MRC de Pabok et Ville de Chandler Pierre Vallée, conseiller, ville de Chandler Michel Maille, directeur financier, Compagnie Gaspésia Ltée	25	Le mercredi 15 février 1995

Associations et particuliers	Fascicule	Date
Bunge du Canada Ltée Arne Rasmussen, directeur, Service d'artrimage	24	Le mardi 14 février 1995
Bureau de commerce de Saint John Hugh R. Tiddy, président Kent Davison, président, «Marine Policy Task Force» Ralph Murray, membre, «Marine Policy Task Force»	33	Le jeudi 16 mars 1995
Bureau de commerce de St. John's Roger F. Flood, président	30	Le lundi 13 mars 1995
Bureau de commerce de Vancouver Jill Bodkin, présidente Darcy Rezac, directeur général Stuart Hodgson, membre et président, groupe de travail sur la politique des ports	26	Le lundi 20 février 1995
Canadian Marine Manufacturers Association (CMAA) Sandy Currie, directeur général	36	Le jeudi 23 mars 1995
Canadian Shippers' Council David Goffin, président James D. Moore, vice-président Walter Mueller, secrétaire	37	Le mardi 28 mars 1995
Chamber of Shipping of British Columbia Kenneth B. Watts, président Joe Nichol, vice-président Ron Cartwright, directeur général Capitaine Richard Stevens, secrétaire-trésorier	27	Le mardi 21 février 1995
Chambre de commerce de la région de Hamilton et région Lee Kirkby, directeur général	28	Le mercredi 22 février 1995
Chambre de commerce de la région de Halifax Mary Brooks, présidente du comité des transports Nancy Conrad, gestionnaire, Politique	32	Le mercredi 15 mars 1995
Chambre de commerce de la région du Grand Charlottetown Wayne Hamblly, président Ken MacKenzie, membre	31	Le mardi 14 mars 1995
Chambre de commerce du Grand Summerside Bryon Murray, président	31	Le mardi 14 mars 1995
Chambre de commerce de Sept-Îles Marc Brouillette, président Ghislain Lévesque, vice-président	25	Le mercredi 15 février 1995
Chambre de commerce de Thunder Bay Jerry Cox, président élu Dawn Powell, présidente	29	Le jeudi 23 février 1995

Associations et particuliers			Fascicule	Date
Association charbonnière du Canada	Bill Hannah, coordonnateur de la commercialisation, «Line Creek Resources Ltd.», et président du Comité des transports		26	Le lundi 20 février 1995
	Don Downing, président			
Association des armateurs canadiens	Norman Hall, président		39	Le jeudi 30 mars 1995
	Neil Hunter, directeur, Opérations maritimes			
Association des armateurs du Saint-Laurent	Capit Rosaire Desgagnés, président du conseil d'administration		24	Le mardi 14 février 1995
	Benoît Massicotte, directeur général			
Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique	Bob Wilds, président et directeur général		26	Le lundi 20 février 1995
	James D. Moore, vice-président, Politiques			
Association des exportateurs canadiens	Ted Zier-Vogle, vice-président, Transportation, «Noranda Sales Corporation Ltd.»		36	Le jeudi 23 mars 1995
	Klaus Burhop, directeur général, «Avenor Inc»			
Association internationale des débardeurs — Local 273	Patrick Riley, agent d'entreprise et secrétaire-trésorier		33	Le jeudi 16 mars 1995
	Nick Carren, M.H.A.			
À titre personnel	Ted Ciunyk		30	Le lundi 13 mars 1995
	Tomas Feininger, président, Société littéraire et historique de Québec		26	Le lundi 20 février 1995
Avenor Maritimes Inc.	Léonce Naud		24	Le mardi 14 février 1995
	Chris Shelton		26	Le lundi 20 février 1995
Emmanuelle Collin, vice-présidente, Communications et affaires gouvernementales	Linda Gauvin, contrôleur		33	Le jeudi 16 mars 1995
	Frank A. Rhodes, président et directeur général			
British Columbia Ferry Corporation	W.H. Martin, vice-président, Sécurité et normes		26	Le lundi 20 février 1995
	Glen Brown, vice-président, Finances			
B. C. Lightkeepers	Jim Abram, président		26	Le lundi 20 février 1995
	Don Grahame, gardien de phare			
British Columbia Coast Pilots Ltd.	Capitaine Robert Backus, président		27	Le mardi 21 février 1995
	Capitaine Al Stanley, président, Vérification			
Capitaine Ed Goudy, secrétaire-trésorier				

ANNEXE B

LISTE DES TÉMOINS

Associations et particuliers	Fascicule	Date
------------------------------	-----------	------

Abubbi Price Roger Pike, directeur régional, Relations publiques Dan McKenzie, chef de la logistique Capitaine Dave Brown, Transport maritime	30	Le lundi 13 mars 1995
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent Glendon R. Stewart, président et dirigeant principal	35	Le mercredi 22 mars 1995
Administration de pilotage de l'Atlantique Capitaine C.R. Worthington, président Capitaine Tom Sellers, directeur des opérations Mike McGrath, trésorier	32	Le mercredi 15 mars 1995
Administration de pilotage des Grands Lacs Richard Armstrong, président	36	Le jeudi 23 mars 1995
Administration de pilotage des Laurentides Jacques Maquis, président	23	Le lundi 13 février 1995
Administration de pilotage du Pacifique D. McLennan, président Capt D. Batchelor, directeur général	26	Le lundi 20 février 1995
Administration du port de Bay Bulls Joseph O'Brien, président	30	Le lundi 13 mars 1995
Agences Canada Maritimes Limitée Michel Beaugregard, président et chef de la Direction	37	Le mardi 28 mars 1995
Ambassade du Canada aux États-Unis Raymond Chrétien, ambassadeur Robert Wright, ministre (Affaires économiques) et chef de mission adjoint Mark Bailey, ministre conseiller et chef de section Brian Morrissey, ministre conseiller et chef de section Michel Leir, conseiller	—	Le lundi 3 avril 1995
American Great Lakes Ports Steve Fisher, directeur général	—	Le mardi 4 avril 1995
Argentia Management Authority Wayne Young, directeur général	30	Le lundi 13 mars 1995
Association canadienne des pâtes et papiers David Church, directeur, Transport, recyclage et approvisionnement Russ Lewis, directeur, Transport, «Stone Consolidated Corporation»	34	Le mardi 21 mars 1995

RECOMMANDATION 30

Les services de recherche et de sauvetage devraient être considérés comme essentiels, et aucun programme de recouvrement des coûts ne devrait être mis en place.

RECOMMANDATION 31

On devrait procéder à une consultation complète et ouverte sur l'élaboration et la mise en application de tout programme national de recouvrement des coûts dans le cas des services maritimes, et la Commission consultative maritime devrait jouer un rôle essentiel dans ce processus.

RECOMMANDATION 32

Le gouvernement fédéral devrait continuer de régler la navigation de plaisance au Canada et ne pas déléguer ses pouvoirs aux provinces.

RECOMMANDATION 33

Le gouvernement fédéral devrait, pour la navigation de plaisance, mettre sur pied le plus tôt possible un système national d'immatriculation moderne et complet dont l'administration se fonderait sur le recouvrement total des coûts.

du carénage de bateaux canadiens et étrangers adaptés à la Voie maritime, à la condition essentielle que le travail soit effectué dans des chantiers maritimes canadiens.

RECOMMANDEMENT 23

Aucun programme national de recouvrement des coûts ne devrait être mis en application avant que la Garde côtière n'ait clairement déterminé les coûts de ses services et leur importance à l'avenir, et qu'elle ait prouvé sa capacité de maintenir les coûts au plus bas niveau d'exploitation possible.

RECOMMANDEMENT 24

Le Comité est favorable à la fusion de la Flotte de la Garde côtière avec celle de Pêches et Océans, à la condition que cette fusion entraîne une exploitation plus rentable et que les économies soient transmises aux utilisateurs.

RECOMMANDEMENT 25

La Garde côtière et les utilisateurs devraient, aussi rapidement que possible, travailler ensemble à réduire le nombre d'aides à la navigation, grâce à l'introduction de nouvelles techniques de navigation et d'un nouvel équipement, puis envisager de commercialiser ce qui reste et qui deviendrait la partie essentielle du système.

RECOMMANDEMENT 26

Il faudrait recouvrer les coûts de dragage là où les utilisateurs commerciaux peuvent être clairement identifiés, et le dragage des approches de chenaux et des zones portuaires devrait relever des ports commerciaux.

RECOMMANDEMENT 27

En supposant un renouvellement du matériel et des techniques de navigation, la Garde côtière et les utilisateurs devraient collaborer afin de rationaliser les services à la navigation maritime et l'on devrait également envisager la commercialisation de ces services ou leur transfert aux ports.

RECOMMANDEMENT 28

Aucun programme de recouvrement des coûts ne devrait être mis en application dans le cas du déglacage, à moins qu'on ne puisse départager d'une façon juste et équitable les coûts imputables aux utilisateurs commerciaux et ceux qui sont d'intérêt public.

RECOMMANDEMENT 29

Si le recouvrement des coûts est possible dans le cas des services de déglacage, la formule d'établissement des coûts devrait tenir compte de la classification du navire pour ce qui est de sa capacité de résister aux glaces et prévoir des mesures incitatives, comme l'octroi de remises ou de taux réduits, pour encourager l'utilisation de navires plus sûrs.

RECOMMANDATION 17

Le nouveau secrétariat du pilotage devrait entreprendre sans délai un examen de toutes les zones où le pilotage est obligatoire, afin de déterminer si elles demeurent nécessaires à la sécurité de la navigation et à la protection de l'environnement, et il devrait aussi concevoir un ensemble de critères uniformes pour l'attribution des exemptions à cet égard.

RECOMMANDATION 18

La nouvelle loi nationale sur le transport maritime devrait prévoir un mécanisme d'arbitrage des propositions finales qui permettrait de trancher en cas de désaccord entre les pilotes et les utilisateurs du service.

RECOMMANDATION 19

La nouvelle loi nationale sur le transport maritime devrait comprendre des dispositions visant à :

- mettre fin à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent en abrogeant la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*;

- créer une société sans but lucratif, autofinancée, chargée d'administrer la Voie maritime, y compris l'exploitation des écluses, l'établissement des droits et l'entretien normal;

- décharger la nouvelle société d'exploitation de toutes les responsabilités non maritimes comme les ponts et les tunnels; et

- reconnaître que le gouvernement fédéral assumera les coûts d'immobilisations de tous les projets inhabituels d'entretien et de réfection dont l'objectif est d'assurer la sécurité et l'intégrité de la Voie maritime.

RECOMMANDATION 20

La nouvelle loi nationale sur le transport maritime devrait prévoir un mécanisme d'arbitrage des propositions finales qui permettrait de trancher en cas de désaccord entre la nouvelle société sans but lucratif et ses employés.

RECOMMANDATION 21

La commercialisation de la portion canadienne de la Voie maritime devrait être entreprise le plus tôt possible et, une fois qu'elle sera achevée, le gouvernement fédéral devrait élaborer une proposition visant la création d'un organisme binationnel d'exploitation de la Voie maritime et entreprendre des pourparlers avec les autorités américaines sur ce sujet, sur l'élimination des droits et sur un partage plus équitable des coûts.

RECOMMANDATION 22

Afin d'assurer la viabilité à long terme de la Voie maritime, le gouvernement fédéral devrait envisager sérieusement la mise sur pied d'un programme d'encouragement de la construction et

responsabilité ou une participation du gouvernement fédéral, les ports devraient être cédés aux provinces, aux municipalités et (ou) au secteur privé ou, à défaut, être tout simplement fermés.

RECOMMANDATION 10

La nouvelle loi devrait prévoir une période d'au moins cinq ans pour la mise au point d'un nouveau régime de ports non commerciaux et l'adaptation nécessaire, ainsi que pour la création d'un programme d'assistance financière destiné à aider les ports non commerciaux susceptibles de devenir autonomes et à fournir à ceux qui ont été cédés un financement à long terme des immobilisations.

RECOMMANDATION 11

Le maintien, à des fins de développement économique ou social, d'un port non commercial qui serait autrement fermé devrait se faire grâce aux fonds d'un programme d'expansion économique régionale.

RECOMMANDATION 12

La nouvelle loi devrait prévoir que, dans l'éventualité de la fermeture d'un port, le gouvernement fédéral s'occupe des installations inutiles et remet autant que possible les lieux dans leur état naturel.

RECOMMANDATION 13

En tenant compte de la nécessité de procéder à une vaste consultation à partir du rapport du Comité, le ministre devrait déposer le projet de loi le plus rapidement possible après la consultation et le faire renvoyer pour examen au Comité après la première lecture.

RECOMMANDATION 14

Le gouvernement fédéral devrait établir sans délai une commission d'enquête chargée d'examiner sous tous leurs aspects les relations patronales-syndicales dans le secteur des ports et de faire rapport d'ici un an sur les modifications nécessaires pour assurer la stabilité et la compétitivité de nos grands ports.

RECOMMANDATION 15

La nouvelle loi nationale sur le transport maritime devrait prévoir l'abrogation de la *Loi sur le pilotage* et la dissolution des administrations de pilotage au profit d'un bureau ou secrétariat des ports qui réglerait le pilotage au Canada.

RECOMMANDATION 16

La nouvelle loi nationale sur le transport maritime devrait prévoir la commercialisation des services de pilotage au Canada.

RECOMMANDEMENT 4

La nouvelle loi devrait exiger que les ports versent des dividendes annuels et comprendre une disposition qui interdira toute demande ponctuelle de contribution en argent comptant pour le service de la dette gouvernementale.

RECOMMANDEMENT 5

La nouvelle loi devrait confier à chaque port la responsabilité des services de police et de sécurité portuaires.

RECOMMANDEMENT 6A

Dans le nouveau système portuaire national, chaque port devrait, pour suppléer au régime de subventions en remplacement de taxes municipales, négocier avec la municipalité où il est situé un tarif approprié pour les services qu'il utilise.

RECOMMANDEMENT 6B

Le Comité exhorte les autorités fédérales, les provinces et les municipalités à étudier en profondeur les méthodes d'évaluation ainsi que toute imposition fiscale gouvernementale visant l'infrastructure portuaire, afin de voir à ce que l'imposition municipale ne mette pas en danger la viabilité et la compétitivité de nos ports.

RECOMMANDEMENT 7

Il devrait être établi dans la nouvelle loi qu'il incombe au gouvernement fédéral de nommer la majorité des membres des conseils portuaires de façon à permettre la consultation et la représentation d'une vaste gamme d'intérêts; que la nomination des autres membres relève des municipalités et du secteur privé; que la taille des conseils doit se situer dans des limites précises; et que les conseils sont assujettis à un ensemble complet de principes de reddition de comptes publics semblable à celui qui est appliqué aux autorités aéroportuaires.

RECOMMANDEMENT 8

Le ministre des Transports devrait conserver le contrôle et la gestion du Groupe des havres et des ports, et celui-ci ne devrait pas être inclus dans la fusion de la Garde côtière et de Pêches et Océans.

RECOMMANDEMENT 9

On devrait donner au nouveau bureau ou secrétariat des ports le mandat de classer les ports de division de la SCP et ceux du Groupe des havres et des ports de Transports Canada dans la catégorie commerciale ou non commerciale, en fonction des critères d'autonomie financière établis dans la nouvelle loi; les ports non commerciaux devraient à leur tour être répartis selon que le gouvernement fédéral y joue un rôle clairement défini, par exemple, dans le cas des collectivités éloignées ou des services de traversier, et lorsqu'il est impossible de justifier une

ANNEXE A

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1

Le gouvernement fédéral devrait continuer d'assumer une responsabilité directe à l'égard d'un système portuaire national.

RECOMMANDATION 2

La Société canadienne des ports devrait être dissoute.

RECOMMANDATION 3

Il faudrait rédiger une nouvelle loi nationale sur le transport maritime afin d'abroger la *Loi sur la Société canadienne des ports*, la *Loi sur les commissions portuaires* ainsi que la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* et d'établir un nouveau système national de ports commerciaux, en fonction des éléments essentiels suivants :

- les objectifs de la politique portuaire nationale devraient être conservés, puisque le mandat des ports est tout aussi pertinent aujourd'hui qu'en 1983;
- les ports devraient être désignés comme organismes fédéraux, au même titre que les commissions portuaires;
- les ports devraient relever du ministre des Transports, par l'entremise d'un bureau ou d'un secrétariat portuaire à Transports Canada;
- les ports devraient être autonomes financièrement, ce qui signifie qu'ils devraient pouvoir assumer leurs dépenses d'exploitation et d'immobilisations;
- les ports devraient soumettre chaque année au ministre leurs budgets d'immobilisations, leurs plans d'entreprise et leurs rapports de vérification;
- une approbation générale devrait être donnée pour tous les projets, travaux et autres activités prévus dans les plans d'entreprise et les budgets d'immobilisations approuvés;
- les ports devraient avoir toute la délégation de pouvoir voulue pour conclure des contrats ou des baux et acquérir des biens fonciers ou s'en départir;
- les ports devraient pouvoir établir en toute liberté les tarifs et les droits qu'ils souhaitent exiger;
- les ports devraient disposer d'un pouvoir d'emprunt accru; et

- les rapports annuels devraient être présentés au ministre, et l'on devrait prévoir des vérifications ou des examens spéciaux en fonction du rendement, à la discrétion du ministre.

CONCLUSION

À bien des reprises au cours des audiences, des personnes ont affirmé que l'objectif de tout l'exercice était de découvrir ce qu'on pouvait faire pour réduire les coûts dans le domaine maritime. Dans le nouveau contexte concurrentiel amené par le libre-échange, la déréglementation et la mondialisation des marchés, le statu quo n'est ni acceptable ni viable. Ce qu'il nous faut, c'est un système de transport maritime concurrentiel et efficace pour tous les utilisateurs, un système qui peut relever les défis du XXI^e siècle.

Dans le présent rapport, nous voulions fournir un plan destiné à une nouvelle stratégie maritime. Nous reconnaissons avoir recommandé des changements spectaculaires du système. Toutefois, comme dans beaucoup de domaines relevant du gouvernement, les seuls choix qui restent sont difficiles à faire. Il n'y a aucune option douce, et il ne nous reste pas beaucoup de temps. Il faut prendre des décisions difficiles et les mettre en application. Nous espérons que le gouvernement et le ministre ont la volonté et le courage «d'aller là où aucun ministre n'est allé».

Après le dépôt de notre rapport, Transports Canada organisera un certain nombre de tables rondes dans toutes les régions du pays au sujet d'une nouvelle politique maritime nationale. Nous nous réjouissons de l'adoption de cette approche et espérons que notre rapport et nos recommandations paveront la voie à ce processus.

efficace d'identification des bateaux. Par ailleurs, la réglementation et l'inspection des petits bateaux par le gouvernement, à des fins de sécurité, tireraient avantage d'une base de données à jour.

Puisque nous avons recommandé que le gouvernement fédéral continue de réglementer la navigation de plaisance, nous pensons que le système de délivrance de permis devrait être modernisé et financé en totalité par les utilisateurs. En outre, une partie des recettes provenant des frais d'immatriculation devrait servir à promouvoir la sécurité et à faire appliquer la Loi, de même qu'à instituer tout programme de recouvrement de coûts quand on peut établir d'une façon juste et équitable qu'un service de la Garde côtière, comme les aides à la navigation, profite à la navigation de plaisance. Ce nouveau système pourrait être administré par le gouvernement ou par un organisme spécial, ou exploité par le secteur privé. Quoi qu'il soit, nous pensons qu'il est important d'implanter un nouveau système le plus tôt possible.

Le gouvernement fédéral devrait, pour la navigation de plaisance, mettre sur pied le plus tôt possible un système national d'immatriculation moderne et complet dont l'administration se fonderait sur le recouvrement total des coûts.

Le gouvernement fédéral devrait continuer de réglementer la navigation de plaisance au Canada et ne pas déléguer ses pouvoirs aux provinces.

insiste pour dire que le gouvernement fédéral devait conserver son rôle et ne pas le déléguer aux provinces. La Garde côtière fait du bon travail. Ce qu'il faut, c'est un régime de règlement uniforme et national afin d'assurer la sécurité de la navigation dans tout le pays. Le fait de déléguer des pouvoirs aux provinces pourrait entraîner la création d'un «méli-mélo» de systèmes administratifs et réglementaires qui refléteraient des intérêts locaux plutôt que nationaux. En outre, la délégation des pouvoirs n'aboutira pas aux objectifs visés, soit de réduire les coûts ou d'améliorer la sécurité. Au contraire, les coûts s'accroîtront vraisemblablement au rythme de la croissance des bureaucraties provinciales, et le manque d'uniformité pourrait en fait mettre la sécurité en danger.

Il y a presque 40 ans, le gouvernement fédéral a confié la responsabilité du camionnage extraprovincial aux provinces. Depuis ce temps, et en particulier depuis la déréglementation, les autorités fédérales et provinciales ont consacré des ressources considérables à l'harmonisation des normes et règlements opérationnels et techniques élaborés au cours des années par les provinces. Le fait de déléguer des pouvoirs a indéniablement accru les coûts relatifs à l'industrie du camionnage; aujourd'hui, on déploie tous les efforts possibles pour établir un régime de règlement uniforme et harmonieux afin de réduire les coûts et d'améliorer la viabilité et la compétitivité de l'industrie. Nous ne voulons pas que cela se produise dans la navigation de plaisance. Le meilleur moyen, le plus rentable, d'assurer la sécurité est de maintenir un contrôle réglementaire fédéral.

Alors que les plaisanciers sont généralement satisfaits du rôle de réglementation de la Garde côtière, ils sont extrêmement critiques à l'égard du système d'immatriculation des bateaux. Le régime actuel fondé sur l'utilisation d'un support papier ne dispose pas de fichier principal et ne fournit aucune information, ou alors très peu. Il est très difficile de localiser le propriétaire d'un bateau à partir du numéro de permis. Cette absence d'information nuit aux opérations de recherche et de sauvetage lorsqu'un bateau est retrouvé à la dérive et rend difficile, au moment de la vente d'une embarcation, d'en confirmer la propriété ou de reconnaître un bien volé. En fait, le régime est essentiellement inutile et constitue un fouillis. L'exploitation du système ne permet en outre aucun recouvrement de coûts puisque les permis sont gratuits. Il faut un nouveau système informatisé de délivrance de permis pour les bateaux de plaisance. Un tel système améliorerait la sécurité de la navigation puisque les organismes de recherche et de sauvetage pourraient obtenir des renseignements détaillés au sujet du bateau. Ce système constituerait également une aide pour les organismes d'exécution de la Loi, en mettant à leur disposition un mécanisme complet et

solide crédible pour la consultation sur un programme national de recouvrement de coûts, lequel sera exigeant et compliqué à établir et à mettre en application.

On devrait procéder à une consultation complète et ouverte sur l'élaboration et la mise en application de tout programme national de recouvrement des coûts dans le cas des services maritimes, et la Commission consultative maritime devrait jouer un rôle essentiel dans ce processus.

Les propos que nous avons entendus sur le recouvrement des coûts nous ont convaincus qu'il sera vraiment difficile d'élaborer et de mettre en application un programme national visant à fournir des services de la Garde côtière individualisés, selon les besoins et les usages commerciaux. Il pourrait même être presque impossible d'élaborer une formule de recouvrement des coûts juste et équitable pour chaque activité de la Garde côtière. Compte tenu de cette réalité, nous aimerions proposer une autre méthode de recouvrement des coûts fondée sur un prélèvement national pour toute la circulation maritime. Les recettes seraient versées dans un fonds réservé à cet effet, qu'on pourrait appeler le fonds de développement des ports et des havres. Ce fonds pourrait contribuer aux dépenses d'exploitation et d'immobilisations des activités de la Garde côtière. Il serait beaucoup plus simple d'élaborer et de mettre en place ce type de programme que des programmes de recouvrement de coûts adaptés à chaque service. En outre, l'intérêt national, que l'on doit reconnaître, serait beaucoup mieux servi par ce genre d'approche.

I. Navigation de plaisance

Selon les données de Statistique Canada, il y a plus de deux millions de bateaux de plaisance immatriculés au Canada. De plus, il existe une flotte importante, environ 400 000 unités, d'autres petites embarcations comme des canots et des barques, qu'il n'est pas nécessaire d'immatriculer.

La Loi sur la marine marchande du Canada confère à la Garde côtière le pouvoir réglementaire de fixer toute règle ou tout règlement nécessaire afin d'assurer la sécurité en eaux canadiennes. Ce régime réglementaire s'applique également à tous les bateaux, de plaisance ou commerciaux, canadiens ou étrangers. La Garde côtière est également responsable de fournir un service d'identification des propriétaires de bateaux. Actuellement, ce service est assuré au moyen d'une inscription ou de l'immatriculation des bateaux, et le programme est exécuté en collaboration avec Douanes et Accise de Revenu Canada.

Peu de témoins ont formulé des commentaires concernant la navigation de plaisance. Toutefois, ceux qui l'ont fait ont généralement

navire plus sûr, par exemple, l'installation d'une double coque, l'utilisation de systèmes de navigation de précision, le recours à une formation spéciale pour les officiers et les équipages et l'application de programmes de prévention de la pollution en mer.

Si le recouvrement des coûts est possible dans le cas des services de déglacage, la formule d'établissement des coûts devrait tenir compte de la classification du navire pour ce qui est de sa capacité de résister aux glaces et prévoir des mesures incitatives, comme l'octroi de remises ou de taux réduits, pour encourager l'utilisation de navires plus sûrs.

G. Recherche et sauvetage

Un consensus s'est dégagé : on devrait considérer la recherche et le sauvetage comme d'intérêt public et comme un service essentiel. On a souligné le fait que le Canada a, face aux autres pays, l'obligation de maintenir un service de recherche et de sauvetage efficace et souple dans le territoire qui lui a été désigné. On a également souligné que les services de recherche et de sauvetage du Canada sont avant tout utilisés par les bateaux de pêche et de plaisance, rarement par la navigation commerciale.

Nous convenons que le service de recherche et de sauvetage est clairement d'intérêt public et devrait être considéré comme essentiel, en tout cas quand il y a risque de perte de vie. Cependant, il faut faire tous les efforts pour réduire les coûts et envisager la possibilité que l'option la moins coûteuse pourrait comprendre un certain degré de commercialisation.

Les services de recherche et de sauvetage devraient être considérés comme essentiels, et aucun programme de recouvrement des coûts ne devrait être mis en place.

H. Consultation

La plupart des utilisateurs ont dit approuver la formation de la Commission consultative maritime composée de 17 membres constituant un échantillon représentatif des intérêts maritimes. Cette commission a pour mandat de conseiller et d'aider la Garde côtière quant à la manière d'exécuter et de financer ses programmes d'une façon plus commerciale.

À notre avis, la création et la mise sur pied de tout régime national, juste et équitable, de recouvrement de coûts nécessite une consultation complète et ouverte auprès des utilisateurs. En définitive, celui qui paye a son mot à dire. Après tout, à l'avenir, certains services de la Garde côtière seront exploités par les utilisateurs, ou ceux-ci en assumeront les coûts. Nous croyons que la Commission consultative maritime est un intermédiaire

remarquable que certaines sociétés qui avaient établi des mines dans l'Arctique l'avaient fait en comptant sur le fait que les services de déglacage seraient offerts. On a dit la même chose pour les sociétés qui fabriquent des produits forestiers dans l'ouest de Terre-Neuve. En outre, certains ports du Québec, du nord du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard dépendent beaucoup du déglacage.

La conclusion à laquelle un bon nombre de témoins sont arrivés est la suivante : le déglacage est un service essentiel, et le gouvernement fédéral devrait continuer à l'assurer. Par ailleurs, certains témoins, dont la plupart ne sont pas du Québec et de la région de l'Atlantique, sont favorables à une certaine forme de recouvrement des coûts quand il s'agit du déglacage.

À notre avis, il sera extrêmement difficile, voire impossible, de distinguer précisément entre les activités de déglacage qui servent le bien du public et celles qui apportent un avantage commercial à l'utilisateur. Nous croyons fermement qu'il faut s'efforcer de trouver une formule juste et équitable pour la répartition des coûts et nous savons qu'il y a recouvrement des coûts pour le déglacage en Europe du Nord. Toutefois, s'il est impossible de départager les coûts, nous croyons que le déglacage devrait être considéré comme un service essentiel.

Aucun programme de recouvrement des coûts ne devrait être mis en application dans le cas du déglacage, à moins qu'on ne puisse départager d'une façon juste et équitable les coûts imputables aux utilisateurs commerciaux et ceux qui sont d'intérêt public.

Le Comité a appris que le principal problème des brise-glaces de la Garde côtière vient du fait que de nombreux vaisseaux étrangers ne disposent pas d'une coque renforcée contre les glaces et que leurs équipages, qui proviennent souvent de pays tropicaux, n'ont ni l'expérience ni les capacités voulues pour naviguer dans les glaces. Cette réalité ajoute des coûts supplémentaires au déglacage, et l'on nous a laissé entendre qu'il serait possible de réaliser des économies si les navires étaient renforcés contre les glaces. Plusieurs utilisateurs ont déclaré posséder ou affréter des navires renforcés contre les glaces et ne s'opposeraient pas à ce genre d'exigence. Toutefois, ils ont maintenu que tout programme de recouvrement de coûts devrait tenir compte de cette réalité sous la forme d'une réduction des coûts ou d'une exemption totale. On a également souligné que le régime de recouvrement de coûts de la Baltique établissait les coûts de déglacage selon la classification du renforcement des navires contre les glaces.

Nous trouvons cette approche intéressante, et elle devrait être adoptée si un programme de recouvrement des coûts peut être mis sur pied dans le cas des services de déglacage. De plus, tout programme devrait récompenser, par l'octroi de remises ou de taux réduits, les mesures prises pour rendre un

Il faudrait recouvrer les coûts de dragage là où les utilisateurs commerciaux peuvent être clairement identifiés, et le dragage des approches de chenaux et des zones portuaires devrait relever des ports commerciaux.

E. Services à la navigation maritime

Plusieurs utilisateurs ont mentionné que le nouveau matériel de navigation permettra à un commandant de repérer la plupart des bateaux sans recourir aux services de gestion de la navigation maritime. Le nouveau système automatique de surveillance et de diffusion indiquera sur un écran où se trouvent les navires, en temps réel. Il sera donc possible de ramener le rôle des services à la navigation maritime à des fonctions de surveillance et de conseil, nécessaires seulement quand il s'agit de réagir à des erreurs de navigation ou à des défaillances du matériel. On a même souligné qu'il sera probablement possible de fournir des services à la navigation maritime de Thunder Bay à Halifax à partir d'une seule station littorale, ce qui permettra d'éliminer graduellement les autres stations. Dans l'est du Canada, ces stations sont au nombre de dix.

Il s'agit manifestement d'un autre service où la nouvelle technologie peut en toute sûreté être mise à profit pour réduire les coûts et où la prestation pourrait être assurée par le secteur privé ou même par nos ports dans lesquels la majeure partie du contrôle de la navigation est effectuée.

En supposant un renouvellement du matériel et des techniques de navigation, la Garde côtière et les utilisateurs devraient collaborer afin de rationaliser les services à la navigation maritime et l'on devrait également envisager la commercialisation de ces services ou leur transfert aux ports.

F. Déglaçage

Au Québec et dans la région canadienne de l'Atlantique, on a manifesté beaucoup d'intérêt pour le déglacage. De nombreux témoins ont souligné que le déglacage remplit toutes sortes de fonctions. Sur le fleuve Saint-Laurent, on y recourt surtout pour lutter contre les inondations, ce à quoi contribue d'ailleurs le passage des navires marchands dans le chenal. Les services de déglacage sont fournis aux petits ports et aux localités dans des régions reculées du pays ainsi que dans l'Arctique, où ils sont directement liés à la souveraineté, au réapprovisionnement du Nord et à la recherche scientifique. Pour ce qui est des activités commerciales, on a fait

technologie par satellite (systèmes numériques de positionnement global) et la cartographie électronique (systèmes électroniques de diffusion et de d'information graphique) et sur des systèmes informatisés de diffusion et de surveillance, feront en sorte que, d'ici cinq à sept ans, 80 p. 100 des aides à la navigation actuelles seront inutiles. Le Comité a appris que, plus tard au cours de l'année, un projet pilote public/privé visant à en faire la démonstration sera mis en opération dans le fleuve Saint-Laurent.

D'après les commentaires que nous avons entendus, nous pensons qu'il est très possible de réaliser des économies substantielles en faisant le plus grand usage de la nouvelle technologie. Ensuite, on devrait envisager la commercialisation de l'exploitation et de l'entretien de ce qui restera et qui constituera le système essentiel. Quand on aura éliminé du système coûts et services inutiles, les utilisateurs seront disposés à assumer leur juste part.

La Garde côtière et les utilisateurs devraient, aussi rapidement que possible, travailler ensemble à réduire le nombre d'aides à la navigation, grâce à l'introduction de nouvelles techniques de navigation et d'un nouvel équipement, puis envisager de commercialiser ce qui reste et qui deviendrait la partie essentielle du système.

D. Dragage

Les témoins qui ont parlé précisément du dragage ont exprimé trois points de vue. Certains étaient favorables à un recouvrement complet des coûts, d'autres ont affirmé qu'il fallait considérer le dragage comme un service essentiel, assuré par la Garde côtière, tandis qu'un troisième groupe pensait que les ports devaient assumer une partie équitable du dragage des chenaux, mais que la Garde côtière devait demeurer responsable des chenaux sur les principales voies navigables commerciales du pays. Certains ont souligné le fait que quelques ports dépendent déjà beaucoup d'un dragage périodique et qu'ils ne pourraient probablement pas en assumer les coûts.

Nous croyons que c'est vrai pour un certain nombre de petits ports, qui pourraient faire partie ou non du groupe commercial. Leur survie dépend du dragage. Néanmoins, à tout prendre, nous pensons qu'il doit y avoir un recouvrement de coûts au moins pour les utilisateurs qui bénéficient du dragage d'une façon évidente. Nous pensons également que les grands ports commerciaux devraient se charger du dragage dans leur région et dans les approches des chenaux.

pourraient bien être plus rentables et plus efficaces. Toutefois, dans la mesure où la sécurité et la protection de l'environnement maritime sont en cause, ces responsabilités devraient continuer d'incomber à la Garde côtière et de faire partie de ses services essentiels.

Nous sommes d'accord : tout programme national de recouvrement des coûts crédible, juste et équitable ne peut commencer qu'avec la Garde côtière. On doit clairement déterminer les vrais coûts des services et le besoin de disposer de ces services et démontrer que l'on a réduit les coûts à un minimum compatible avec l'efficacité et la prestation sûre des services.

Aucun programme national de recouvrement des coûts ne devrait être mis en application avant que la Garde côtière n'ait clairement déterminé les coûts de ses services et leur importance à l'avenir, et qu'elle ait prouvé sa capacité de maintenir les coûts au plus bas niveau d'exploitation possible.

Voici les commentaires que nous avons à formuler à ce sujet.

A. Utilisation de la flotte

Il s'est dégagé un large consensus en faveur de la fusion des flottes de la Garde côtière et de Pêches et Océans. Toutefois, ce consensus reposait sur le sentiment profond que les économies et la synergie escomptées doivent se réaliser. Notre recommandation s'appuie sur cette conviction, et nous souhaitons vivement la fusion des deux flottes; si nous comprenons bien, celle-ci a déjà débuté le 1^{er} avril.

Le Comité est favorable à la fusion de la flotte de la Garde côtière avec celle de Pêches et Océans, à la condition que cette fusion entraîne une exploitation plus rentable et que les économies soient transmises aux utilisateurs.

B. Services à la navigation maritime

Les coûts d'exploitation, d'entretien et d'immobilisations liés à la prestation des services de navigation maritime s'élèvent à environ 300 millions de dollars ou environ 51 p. 100 du budget total de la Garde côtière. Les trois composantes majeures du programme sont les aides à la navigation, le dragage, les services de communication maritime et les services à la circulation maritime.

C. Aides à la navigation

Un certain nombre d'utilisateurs ont souligné au Comité que des

Recommandation
23

Recommandation
24

Afin d'assurer la viabilité à long terme de la Voie maritime, le gouvernement fédéral devrait envisager sérieusement la mise sur pied d'un programme d'encouragement de la construction et du carénage de bateaux canadiens et étrangers adaptés à la Voie maritime, à la condition essentielle que le travail soit effectué dans des chantiers maritimes canadiens.

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

En plus du pilotage et du groupe des ports et havres publics, la Garde côtière canadienne assume la responsabilité du système de navigation maritime, du déglacage, de la réglementation maritime et de la recherche et du sauvetage en mer. Son budget atteint quelque 580 millions de dollars, et le

taux de recouvrement des coûts est d'environ 5 p. 100.

De nombreux témoins ont reconnu, même si certains l'ont fait avec prudence et réticence, qu'il était nécessaire et inévitable d'accroître le recouvrement des coûts liés aux services de la Garde côtière. Toutefois, il y a eu de nombreuses réserves : ce recouvrement doit être juste et équitable et viser tous les utilisateurs (non seulement la navigation commerciale, mais la pêche et la plaisance), les services nécessaires doivent être clairement définis, on doit savoir qui en bénéficie et lesquels sont d'intérêt public, il faut reconnaître que l'utilisateur qui paie a son mot à dire, agit graduellement afin de laisser le temps à chacun de s'adapter et, enfin, être sensible aux réalités économiques de manière à ce que le recouvrement ne sape la compétitivité du secteur maritime. En effet, si les frais sont trop élevés, le trafic sera détourné vers les voies navigables et les ports des États-Unis. On a en outre souligné de façon unanime que la Garde côtière devait, avant d'instaurer tout programme de recouvrement des coûts, mettre de l'ordre dans sa propre maison et que ce soit évident. Elle doit rationaliser ses activités afin d'éliminer le double emploi et les services inutiles et ramener ses coûts au plus bas niveau possible. Après seulement pourra-t-on demander à l'utilisateur de payer. Dans ce contexte, les témoins ont accueilli favorablement la création de la Commission consultative maritime formée de représentants de l'industrie et mandatée pour passer en revue les coûts et les services de la Garde côtière et formuler des recommandations concernant le programme de recouvrement des coûts. Les utilisateurs sont disposés à payer s'il est possible de déterminer les vrais coûts, si les bénéficiaires des services sont identifiés et si les services sont efficaces. Beaucoup ont plaidé en faveur du recours à d'autres méthodes pour offrir les services, par exemple, à des partenariats avec l'industrie et à une commercialisation/privatisation intégrale, en allégeant que ces solutions

moyen des cinq dernières années, soit 9,25 millions de tonnes. À l'heure actuelle, il y a au-delà de 400 vraquiers adaptés à la Voie maritime, dont 124 ont plus de 15 ans alors que leur durée de vie moyenne est de 20 ans. Seulement 11 navires dont la taille est adaptée à la Voie maritime ont été construits au cours des six dernières années. Si aucun autre n'est construit ou remis en état, on estime qu'il y en aura seulement 42 dans la Voie maritime en l'an 2000 et seulement neuf en l'an 2005. Manifestement, il faut de toute urgence renouveler les flottes canadiennes et de haute mer adaptées à la Voie maritime et créer un programme d'encouragement à cette fin. Cela pourrait se faire au moyen de crédits d'impôt à l'investissement, de programmes de report fiscal, de garanties de financement des navires ou, comme l'ont proposé des représentants d'intérêts canadiens et étrangers du secteur du transport, grâce à l'application d'un régime de réductions et de remises sur les droits, les coûts de pilotage et les frais de port au cours d'un certain nombre d'années. Conformément à cette proposition, les frais imposés aux propriétaires de navires ou aux exploitants de nouveaux navires et de navires adaptés à la Voie maritime qui ont été remis en état seraient réduits selon une échelle mobile pour une période de cinq ans, à raison de 100 p. 100 la première année, de 80 p. 100 la deuxième, de 60 p. 100 la troisième, de 40 p. 100 la quatrième et de 20 p. 100 la cinquième. Aucun rabais ne serait accordé au-delà de cette période. Ce programme d'encouragement entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 1996 pour prendre fin le 31 décembre 2001. Il s'appliquerait aux navires de toute taille, toute catégorie ou tout pavillon qui empruntent la Voie maritime durant cette période.

Nous avons mis l'accent sur la réduction des coûts de la Voie maritime comme moyen de la rendre concurrentielle à l'avenir. La mise en application des mesures que nous avons suggérées devrait sans aucun doute convaincre les propriétaires de navires et les utilisateurs qu'il existe un engagement à l'égard de la viabilité future de la Voie maritime et que, s'ils investissent dans des programmes de construction, ils obtiendront un rendement raisonnable. Toutefois, nous croyons que le problème lié à la flotte est grave. Après tout, même s'il est essentiel de réduire les coûts pour accroître le trafic, il s'agira d'efforts inutiles si l'on ne possède pas suffisamment de navires adaptés à la Voie maritime pour assurer ce trafic. Il faudrait donc élaborer un programme incitatif. La politique de construction ne faisait pas partie de notre mandat, mais nous considérons un tel programme d'encouragement comme un moyen de fournir du travail à nos chantiers maritimes qui, de toute évidence, en ont grandement besoin. Par conséquent, nous limitons le programme à la construction et au carénage de bateaux dans les chantiers maritimes canadiens.

Par suite de nos pourparlers de Washington, nous avons conclu que, commercialisation purement canadienne. Nous devons nous attacher à mettre de l'ordre dans notre propre maison et réduire nos coûts au maximum. Il nous faudrait donc élaborer une proposition concrète visant la création d'un organisme binationnel étant donné qu'il s'agit de toute évidence de l'option d'exploitation la moins coûteuse de la Voie maritime et du meilleur moyen d'en assurer la viabilité et la compétitivité à long terme. Cette proposition constituerait le fondement des pourparlers avec Washington, pourparlers qui engloberaient les questions relatives à l'élimination des droits et au partage plus équitable des coûts selon les avantages retirés. Nous reconnaissons les difficultés que comporte une telle proposition, notamment en ce qui concerne la question de la souveraineté, mais nous sommes convaincus qu'il faut essayer.

La commercialisation de la portion canadienne de la Voie maritime devrait être entreprise le plus tôt possible et, une fois qu'elle sera achevée, le gouvernement fédéral devrait élaborer une proposition visant la création d'un organisme binationnel d'exploitation de la Voie maritime et entreprendre des pourparlers avec les autorités américaines sur ce sujet, sur l'élimination des droits et sur un partage plus équitable des coûts.

À Washington, il a également été question de la *Jones Act*. Essentiellement, cette loi prévoit que tout le trafic maritime américain qui transite entre les ports américains doit être effectué par des vaisseaux battant pavillon américain. Nous avons proposé, pour la Voie maritime et les Grands Lacs, d'envisager la possibilité d'abandonner les exigences de la *Jones Act*, grâce à la concurrence ainsi engendrée, les coûts d'expédition seraient réduits. Fraîchement, nous n'avons reçu aucune forme d'encouragement, et l'on nous a dit que l'Administration américaine était favorable à la *Jones Act*. Néanmoins, maintenant que nous avons une politique de «ciel ouvert», nous aimerions tout simplement faire remarquer qu'une entente d'«eaux ouvertes» est intéressante dans le cas de la Voie maritime et des Grands Lacs.

D. Renouvellement de la flotte adaptée à la Voie maritime

Plusieurs des principaux utilisateurs de la Voie maritime s'inquiètent du déclin de la flotte de vraquiers canadiens et de la réduction de la flotte internationale adaptée à la Voie maritime. L'âge moyen de la flotte de laquiers canadiens atteint presque 30 ans et, en l'absence de nouvelles mesures de rationalisation, les vaisseaux qui restent devront subir un carénage au cours des cinq prochaines années. La construction du dernier laquier remonte à dix ans. Dans le cas de la flotte internationale, il faut environ 130 navires pour maintenir le commerce de haute mer à son niveau

La nouvelle loi nationale sur le transport maritime devrait prévoir un mécanisme d'arbitrage des propositions finales qui permettrait de trancher en cas de désaccord entre la nouvelle société sans but lucratif et ses employés.

À noter que nous n'avons pas recommandé la création d'une société publique/privée binationale autofinancée pour administrer la Voie maritime. Comme l'ont souligné les utilisateurs qui sont favorables à cette option, ce serait certainement la moins coûteuse. En éliminant le double emploi et en rationalisant le personnel et les services, on réduirait énormément les coûts.

Toutefois, la visite que nous avons effectuée à Washington afin de discuter de la Voie maritime avec les utilisateurs et les représentants officiels du gouvernement a révélé que, depuis que le sous-comité a recommandé la création d'un organisme binational l'autonomie dernier, bien peu de choses ont été dites ou faites à cet égard au sein de l'Administration américaine ou du Congrès. Actuellement, l'organisme binational n'est vraiment qu'un simple concept, et certains ont affirmé qu'il fallait présenter une proposition ferme si l'on voulait que des discussions sérieuses soient entamées. Le gouvernement américain serait certainement disposé à en discuter, mais on nous a prévenus qu'il serait très difficile de «vendre» l'idée d'un organisme binational sur la colline du Capitole.

En fait, nos échanges ont surtout porté sur l'élimination des droits. Tout comme en 1986, les Américains veulent que nous les enlevions parce que, selon eux, ils nuisent à la compétitivité de la Voie maritime et que leur élimination accroîtrait considérablement le trafic, et entraînant des retombées économiques directes et indirectes qui, chaque année, dépasseraient les recettes provenant du péage d'environ 60 millions de dollars.

Nous leur avons répondu en soulignant que nous assumions 83 p. 100 (85 millions de dollars) des coûts de la Voie maritime contre 17 p. 100 (17 millions de dollars) dans leur cas. Toutefois, au chapitre du tonnage qui transite par la Voie maritime, notre part vaut 3,1 milliards de dollars et représente 47 p. 100 du total tandis que celle des Américains atteint 3,6 milliards de dollars, soit 53 p. 100 du total. Manifestement, les avantages tirés de l'utilisation de la Voie maritime s'équivalent presque, même si les Américains assument une infime partie des coûts d'exploitation et d'immobilisations. Nous leur avons dit sans équivoque qu'il fallait établir un partage plus équitable des coûts selon le ratio des avantages tirés. Si nous éliminions les droits, nous nous attendrions évidemment à ce que les Américains contribuent bien davantage à assumer les coûts d'exploitation de la Voie maritime.

concernant la Voie maritime. En outre, la nouvelle société ne serait pas responsable des structures non maritimes comme les ponts et les tunnels. Ces dernières devraient être transférées à un ministère plus compétent. Les utilisateurs de la Voie maritime ne devraient pas continuer à en assumer les coûts.

Dans le cas de cette société sans but lucratif, nous pensons que l'autonomie financière doit normalement viser uniquement les dépenses d'exploitation et d'entretien normales. Au fil des années, la preuve a été faite que, même si l'autonomie financière constitue un mandat réaliste dans le cas des activités de l'Administration, il n'en va pas ainsi des grandes dépenses en capital. De toute évidence, le gouvernement fédéral a reconnu ce fait quand il a consenti 175 millions de dollars pour le projet de réfection du canal Welland. Les Américains considèrent la Voie maritime comme un bien national à préserver dans l'intérêt du public et nous devrions faire de même. Le gouvernement fédéral devrait accepter sa responsabilité relativement aux grands projets d'immobilisations parce qu'ils sont d'intérêt national.

La nouvelle loi nationale sur le transport maritime devrait comprendre des dispositions visant à :

- mettre fin à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent en abrogeant la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent;

- créer une société sans but lucratif, autofinancée, chargée d'administrer la Voie maritime, y compris l'exploitation des écluses, l'établissement des droits et l'entretien normal;

- décharger la nouvelle société d'exploitation de toutes les responsabilités non maritimes comme les ponts et les tunnels; et

- reconnaître que le gouvernement fédéral assumera les coûts d'immobilisations de tous les projets inhabituels d'entretien et de réfection dont l'objectif est d'assurer la sécurité et l'intégrité de la Voie maritime.

Depuis quelque temps, les relations de travail ont été stables à la Voie maritime. Toutefois, les travailleurs ont un pouvoir de négociation considérable, car une grève de leur part peut entraîner la fermeture complète de la Voie maritime. Or, ni la réputation de celle-ci tant que voie de transport fiable ni l'économie ne peuvent se permettre de tels dommages. Une loi de retour au travail n'est jamais une solution à long terme. Comme dans le cas du pilotage, nous croyons que la seule approche raisonnable est de remplacer le droit de grève ou de lock-out par un mécanisme d'arbitrage des propositions finales.

révolutionnaire, visant à résoudre les problèmes de la Voie maritime afin d'assurer son avenir en tant que système convivial et efficace; ou comme l'a déclaré un témoin, à l'aide d'une image plus forte, «le système de la Voie maritime a besoin d'un lavement».

C. Une nouvelle orientation

Au cours des trois dernières années, deux sous-comités du présent Comité ont effectué des études sur la Voie maritime. Nous ne reprendrons pas leur contenu. Qu'il suffise de dire que nous voyons d'un bon oeil le gel des droits pour une deuxième année. Nous aimerions également souligner que, quoi que l'on dise et que l'on fasse au sujet de la Voie maritime — et on en a beaucoup parlé — sa viabilité et sa compétitivité dépendent en grande partie des marchés de grain d'exportation, de la force de l'industrie de l'acier, de l'économie mondiale et du contrôle des coûts.

Comme on l'a répété à souhait au cours de nos audiences, tout cet exercice ne vise qu'un seul objectif : éliminer les coûts du réseau pour faire en sorte que nous ayons un transport maritime concurrentiel et abordable. Au cours des dernières années, l'Administration de la voie maritime a déployé des efforts convainquants pour réduire ses coûts et améliorer la productivité. En 1994, elle a réalisé dix millions de dollars, son premier profit d'exploitation en une décennie. Mais personne ne devrait être bercé par un sentiment de fausse sécurité. Beaucoup de doute et d'incertitude planent sur les perspectives d'avenir du trafic. Par exemple, la refonte de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et l'élimination des subsides liés aux céréales pourraient ou non stimuler l'exportation des céréales par la Voie maritime. En outre, les perspectives d'avenir de cette dernière dépendent fortement de l'économie et de ses marchés naturels d'exportation des céréales, comme

Par conséquent, les compressions doivent être incessantes, et nous pensons que l'Administration ne va pas suffisamment loin à cet égard ni n'agit assez rapidement. Nous croyons que la seule façon d'y arriver, c'est de commercialiser la Voie maritime le plus tôt possible et, à notre avis, l'option la moins coûteuse est de créer une société sans but lucratif, autofinancée, qui serait responsable de l'administration des activités de la Voie maritime, y compris des droits, de la mise en marché et de l'entretien annuel. Le gouvernement fédéral pourrait demeurer propriétaire des immobilisations et exercer un contrôle par l'entremise du ministre des Transports. Le conseil d'administration aurait une orientation commerciale et comprendrait des représentants des secteurs public et privé. La délégation de pouvoir serait maximale et elle serait assortie du minimum de supervision et de contrôle compatibles avec les responsabilités que le gouvernement doit remplir à l'égard des contribuables et pour respecter l'accord avec les États-Unis

Voie maritime est un actif national. Elle est d'une importance capitale pour la prospérité sociale et économique du coeur de l'Amérique du Nord. Des études récentes montrent jusqu'à quel point la Voie maritime est vitale pour les économies du centre du Canada et du midwest américain. On estime que la Voie maritime représente un apport annuel de trois milliards de dollars (CAN) et de quelque 17 000 emplois dans le cas de l'économie canadienne, et de deux milliards de dollars (US) et de quelque 49 000 emplois dans le cas de l'économie américaine. Depuis un certain nombre d'années, sauf l'an dernier, la Voie maritime a toutefois connu un déclin. Pour survivre et prospérer, elle n'a qu'une solution : être une voie de transport de marchandises en vrac rentable et concurrentielle. Ce qu'il lui faut, c'est établir un plan de revitalisation complet et obtenir un engagement clair et net de la part du gouvernement et de l'industrie en vue de sa réalisation.

Pour les intervenants clés qui ont témoigné, il faut commercialiser la Voie maritime. On envisage la création d'une société binationale publique/privée sans but lucratif qui exploiterait la Voie maritime d'une façon autonome sur le plan financier. Cette société veillerait à ses activités quotidiennes, notamment à l'exploitation des écluses, à l'établissement des droits et à l'entretien normal permanent. Le conseil d'administration comprendrait des représentants non seulement des gouvernements du Canada et des États-Unis, mais également de l'industrie et des utilisateurs des deux côtes de la frontière. Comme le maintien de la Voie maritime est d'intérêt public, les deux gouvernements fédéraux seraient responsables des coûts d'immobilisations à long terme dans le cas des principaux travaux liés à l'entretien et à l'infrastructure. Certains ont proposé que les gouvernements partagent les coûts d'entretien et de réfection de l'infrastructure selon l'utilisation que chacun fait du réseau. En outre, la nouvelle société ne devrait pas être responsable des éléments non maritimes de l'actif comme le tunnel de Melocheville et les ponts de Valleyfield, Saint-Louis et Mercier, sur le canal de Beauharnois. La nouvelle société ne devrait pas être obligée de financer les installations de transport terrestres; elle devrait plutôt recevoir une compensation à cet égard, ou la responsabilité devrait être transférée à un ministère plus compétent.

L'Administration de la voie maritime a proposé une autre option. Elle a suggéré d'intégrer complètement les activités de la Garde côtière et de pilotage de Montréal à Thunder Bay aux responsabilités de l'Administration. Le fait de rationaliser les emplacements, les installations et les ressources humaines permettrait de mettre l'accent sur la prestation des services que les utilisateurs jugent nécessaires. Ces services seraient fournis d'une façon commerciale, et l'on créerait un comité consultatif des transporteurs qui conseillerait l'Administration sur les services à offrir. Presque à l'unanimité, on a rejeté l'option qui consisterait à fermer la Voie maritime. Au contraire, il faut adopter une approche franche, vraiment

Canada. Au Canada, la Voie maritime est exploitée et administrée par une société d'Etat assujettie à sa propre loi, la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, aux Etats-Unis, elle relève de la *St. Lawrence Seaway Development Corporation*.

Dès le début, l'Administration de la voie maritime devait être financièrement autonome; le Canada et les Etats-Unis ont établi des tarifs de droits suffisants pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien, les intérêts sur les prêts et le remboursement du capital sur une période de 50 ans. Il est vite devenu évident que le mandat financier ne pouvait pas être rempli et, dès 1977, la dette de l'Administration avait atteint 841 millions de dollars. Cette année-là, le gouvernement a procédé à une restructuration du capital de l'Administration en renonçant à des intérêts cumulés de 216 millions de dollars et en convertissant en actions le reste de la dette de 625 millions de dollars. Dans le cadre du refinancement, on a enjoint l'Administration de hausser suffisamment les droits pour pouvoir assurer son autonomie.

Depuis ce temps, l'Administration n'a pas eu besoin de subventions fédérales pour assurer son exploitation et maintenir le réseau. Elle a assumé ses pertes — considérables au cours des dernières années en raison du déclin du trafic — en puisant dans ses réserves financières. En 1994, elle a cependant réalisé un profit de dix millions de dollars grâce à un accroissement important du trafic. Au chapitre des dépenses en capital, le gouvernement fédéral a subventionné un programme de redressement structurel de 175 millions de dollars du canal Welland en accroissant sa participation.

Le grain d'exportation, le minerai de fer des mines du Québec et du Labrador ainsi que le charbon de la Colombie-Britannique et de l'Alberta constituent les principaux biens qui transitent par la Voie maritime. Toutefois, depuis qu'elle a été inaugurée en 1959, le transport du grain d'exportation a été son élément vital. La formule commerciale fructueuse, celle qui a assuré sa viabilité et sa compétitivité, a consisté à transporter des céréales en aval et à revenir avec du minerai de fer. Le transport de la potasse, du sel, du ciment, de marchandises diverses et, tout récemment, d'importants tonnages de plaques d'acier est venu s'ajouter. Toutefois, il ne fait aucun doute que l'avènement de la Voie maritime est intimement lié au transport du grain d'exportation.

B. Autonomie

De très nombreux témoins ont fortement insisté sur le fait que la Voie maritime doit s'autofinancer. Il ne s'agit cependant pas d'y arriver en haussant sans cesse les tarifs; il faut aussi contenir et réduire les coûts. La

Le nouveau secrétariat du pilotage devrait entreprendre sans délai un examen de toutes les zones où le pilotage est obligatoire, afin de déterminer si elles demeurent nécessaires à la sécurité de la navigation et à la protection de l'environnement, et il devrait aussi concevoir un ensemble de critères uniformes pour l'attribution des exemptions à cet égard.

À l'heure actuelle, les pilotes sont membres de corporations ayant un contrat avec les administrations de pilotage ou ils en sont des employés. Sous le nouveau régime de pilotage privé, les pilotes négocieront leur rétribution directement avec les utilisateurs. Il est tout à fait possible qu'ils essaient, par la création d'une seule et unique corporation, de créer un monopole dans chacun des districts de pilotage. Conjugué au droit de grève, cela leur donnerait une influence excessive, ce qu'ils ont déjà.

Si la *Loi sur le pilotage* est abrogée, le processus d'approbation des tarifs, qui permet d'exercer un certain contrôle sur les taux, disparaîtra. Ce qui faut, à nos yeux, c'est un mécanisme exécutoire de règlement des différends pour trancher les litiges concernant les tarifs ou d'autres questions. Signalons encore une fois qu'un tel mécanisme a été prévu dans le dernier contrat intervenu entre l'Administration de pilotage des Laurentides et les corporations de pilotes. Comme dans tant d'autres domaines du secteur du transport, nous ne pouvons plus nous permettre de laisser à un petit groupe le loisir de fermer nos grands ports ou le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime.

La nouvelle loi nationale sur le transport maritime devrait prévoir un mécanisme d'arbitrage des propositions finales qui permettrait de trancher en cas de désaccord entre les pilotes et les utilisateurs du service.

LA VOIE MARITIME

A. Introduction

La voie maritime du Saint-Laurent constitue une partie essentielle du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime, voie de transport intérieure importante et unique en Amérique du Nord. La Voie maritime, coentreprise canado-américaine, a été inaugurée en 1959. Elle va de Montréal au lac Érié et se compose d'un réseau de 15 écluses et canaux divisés en deux sections : la section Montréal—Lac Ontario, comportant cinq écluses au Canada et deux aux États-Unis, et le canal Welland, qui compte huit écluses situées au

nous aspirons à réduire les coûts administratifs. Nous croyons qu'il convient de créer à Transports Canada un bureau semblable au bureau ou secrétariat des ports pour l'administration des ports. Ce bureau aurait pour tâche de réglementer le pilotage, de définir les zones où il est obligatoire, de déterminer les qualifications des pilotes et de prendre en charge l'attribution des permis, la reconnaissance professionnelle et la formation. À cet égard, nous avons l'impression, à en juger par ce que nous avons entendu, que nos institutions de formation maritime sont désireuses et capables d'assumer la responsabilité de la formation des pilotes.

La nouvelle loi nationale sur le transport maritime devrait prévoir l'abrogation de la Loi sur le pilotage et la dissolution des administrations de pilotage au profit d'un bureau ou secrétariat des ports qui réglementerait le pilotage au Canada.

La réglementation du pilotage et le service lui-même ayant été séparés, la prochaine question consiste à déterminer la nature du service. L'alternative nous paraît être la réglementation d'un monopole ou la commercialisation. Dans l'ensemble, nous favorisons la commercialisation. Rien de tel que la discipline du marché pour contrôler les coûts et améliorer l'efficacité. Nous ne croyons pas que le pilotage privé va compromettre la sécurité. À nos yeux, le cadre réglementaire que nous recommandons garantira que la sécurité et la protection de l'environnement ne sont pas subordonnées à des impératifs commerciaux.

La nouvelle loi nationale sur le transport maritime devrait prévoir la commercialisation des services de pilotage au Canada.

Nous sommes en faveur de la concurrence dans le domaine du pilotage, mais cela ne veut pas dire que les utilisateurs auront le choix de recourir à un pilote ou non. Il y aura encore du pilotage obligatoire, au nom de la sécurité et de la protection de l'environnement. Toutefois, nous croyons que la façon actuelle de désigner les zones où le pilotage est obligatoire, responsabilité qui relève des administrations de pilotage, devrait être révisée, particulièrement en fonction de l'évolution récente de la technologie de la navigation. En outre, dans le contexte, il faut se pencher sur la question de l'exemption du pilotage obligatoire. Il faudrait créer un ensemble de critères de validation en fonction des facteurs essentiels, c'est-à-dire l'obligation de connaître les eaux locales et d'y avoir navigué, sans discrimination fondée sur l'immatriculation, critères qui devraient présider à l'attribution des exemptions. La même démarche devrait s'appliquer dans toutes les zones de pilotage et être accessible non seulement aux officiers canadiens, mais aussi aux étrangers.

Recommandation 15

Recommandation 16

UN NOUVEAU RÉGIME DE PILOTAGE

Nous avons entendu à maintes reprises que, comme l'a dit le président, le pilotage organisé compte pour une part trop grande de l'« assiette » des recettes du secteur maritime. La concurrence a changé radicalement depuis dix ans en raison du libre-échange, de la déréglementation, de la privatisation, de l'évolution technologique rapide, de la diminution des ressources financières, d'une récession marquée et de la mondialisation du commerce. D'autres utilisateurs du secteur maritime ont réduit leurs coûts pour s'y adapter, et nous croyons que le moment est venu pour les pilotes de faire leur part. La solution facile a été jusqu'ici de simplement hausser les droits de pilotage de façon à couvrir les coûts, ce qui n'est plus faisable si l'on veut un secteur maritime concurrentiel. Il faut réviser de fond en comble le pilotage et créer un nouveau régime.

D'abord, nous pensons que le service de pilotage devrait être distinct de la réglementation qui le régit. La sécurité et la protection de l'environnement ne peuvent être compromises. Or, les administrations de pilotage exercent un pouvoir absolu sur tous les aspects du pilotage au Canada. Elles traitent avec les utilisateurs au nom des pilotes et ont la mainmise sur l'approvisionnement en pilotes. La négociation de contrats et le processus d'attribution de permis et de l'agrément représentent autant de situations où il pourrait y avoir conflit d'intérêts. De plus, en étant mandatées pour être autosuffisantes sur le plan financier, elles se trouvent en situation apparemment, sinon véritable, de conflit d'intérêts, tout en contrôlant le milieu réglementaire, notamment en décidant là où il faut des pilotes et à quel moment, puis en les fournissant. Établies à l'origine pour des questions de sécurité, les administrations de pilotage tiennent le secteur à la gorge, ce qui n'est pas sain dans un nouveau climat concurrentiel qui se révèle difficile.

Nombre de groupes de pilotes ont fait valoir que la Commission royale d'enquête sur le pilotage (Commission Bernier), dont les travaux remontent à 1968, était à la source de la *Loi sur le pilotage*. Il est utile de signaler que l'une des recommandations du rapport de la Commission consistait à créer une administration centrale de pilotage qui se serait appelée « Office national de pilotage ». Grâce à de vastes pouvoirs, cet office aurait déterminé quels services de pilotage étaient nécessaires dans tout le Canada, établi les services requis dans l'intérêt public, organisé les contrôles administratifs, exercé une surveillance générale sur les activités de pilotage et les procédures administratives y afférents, et énoncé des politiques générales.

Nous sommes d'avis qu'il faut dissoudre les administrations de pilotage pour les remplacer par un organisme central de réglementation. Nous n'envisageons rien qui ressemble à un office national de pilotage : nous ne voulons pas remplacer une bureaucratie par une autre. Entre autres choses,

intervenues entre l'Administration de pilotage des Laurentides et ses pilotes contractuels. En vertu d'un tel mécanisme, toutes les parties seraient liées par la décision de l'arbitre, qui doit intervenir quand les parties ne peuvent s'entendre autrement. Le mandat de l'arbitre se limite à choisir l'une des deux propositions finales, et sa décision est exécutoire. Non seulement cela encourage-t-il les deux parties à présenter des propositions finales conséquentes, mais encore les grèves et lock-out s'en trouvent éliminés.

À la question de la réforme, les armateurs canadiens, particulièrement ceux qui utilisent le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime, ont une réponse simple : être dispensés du pilotage obligatoire. Ils n'en veulent pas et ils n'en ont pas besoin.

Enfin, d'autres témoins estiment que l'évolution récente de la technologie de la navigation, notamment l'avènement de systèmes différentiels de positionnement global, la cartographie marine électronique et les commandes de passerelle automatisées, devraient améliorer l'efficacité et réduire les coûts du pilotage. Certains ont même laissé entendre que cette technologie nouvelle allait régler le problème du pilotage en en faisant un service superflu.

Par ailleurs, tous les groupes de pilotes, avec l'appui de certains utilisateurs, se sont prononcés en faveur du statu quo. À leurs yeux, le pilotage représente un service essentiel qui permet d'assurer la sécurité des manoeuvres de navigation et la protection de l'environnement. Comme un témoin l'a affirmé : « Les pilotes sont au secteur du transport maritime ce que les chirurgiens sont au secteur de la santé : des experts qui possèdent des compétences et des connaissances particulières. Les pilotes veillent à la sécurité et à la protection de nos eaux, de nos côtes et de notre environnement... ». Il faut 10 à 12 ans d'expérience et de formation pour devenir pilote. Les normes à satisfaire pour obtenir un permis et être agréé sont très élevées, car il est nécessaire de disposer de pilotes hautement qualifiés qui maîtrisent leur art. Les nouveaux systèmes de navigation ne sauront remplacer les pilotes : ce sont simplement des aides à la navigation et non pas des substituts.

À propos de l'auto-suffisance financière des administrations de pilotage, les pilotes affirment que leurs déficits sont imputables au lourd processus d'approbation s'appliquant aux augmentations de tarif. Les utilisateurs ont abusé du droit d'appel en retardant l'entrée en vigueur des tarifs. On a signalé que l'Administration de pilotage des Laurentides a dû attendre 24 mois avant de pouvoir mettre en oeuvre les dernières augmentations de tarif, les recettes perdues à ce chapitre se chiffrant à 6 millions de dollars. Essentiellement, la seule modification que demandent les pilotes consisterait à changer la Loi pour que les augmentations de tarif puissent s'appliquer plus rapidement.

que le régime actuel d'examen et d'agrément est intimidant et témoigne d'un préjugé défavorable à l'égard de ces demandes. Les commissions d'examen sont constituées majoritairement de pilotes, et ceux-ci ont évidemment intérêt à restreindre le nombre de certificats de pilotage, car cela menace directement leur gagne-pain, particulièrement durant une période où le trafic est à la baisse, tendance confirmée sur la Voie maritime depuis dix ans. Ce « conflit d'intérêts » est la raison principale pour laquelle très peu de capitaines ont obtenu un certificat au fil des ans, même s'ils possèdent une longue expérience et une connaissance incontestée des eaux locales.

C. Réforme du système

Il faut signaler que personne n'a contesté le fait que le pilotage se révèle nécessaire à la sécurité de la navigation et à la protection de l'environnement. Ce qui est en jeu, c'est le coût élevé du pilotage, l'influence excessive dont bénéficient les pilotes pour protéger leurs intérêts et l'impression d'être en présence d'une « tour d'ivoire ». C'est pourquoi nombre de témoins ont conclu que le système actuel ne peut être maintenu. Il faut le réformer pour réduire les coûts du pilotage et les subventions, et pour rendre le système plus souple et plus convivial.

Certains témoins ont affirmé que la seule solution consistait à éliminer les administrations de pilotage en abrogeant la *Loi sur le pilotage* et en rendant le service plus concurrentiel, c'est-à-dire en le privatisant. Toutefois, comme la sécurité est une question d'importance capitale, le gouvernement fédéral devrait continuer à régler le domaine. D'autres témoins ont proposé que le gouvernement se charge du service, car une bonne part du pilotage consiste à entrer dans un port et à en sortir.

Par ailleurs, fait important, les groupes représentant les armateurs étrangers, qui assument presque l'intégralité des droits de pilotage sur la côte Ouest et plus de 80 p. 100 des droits sur la côte Est, ont fait valoir qu'il y avait seulement lieu d'apporter des modifications mineures à la *Loi sur le pilotage*. Une des modifications en question consisterait à établir un processus d'approbation des tarifs qui réglerait le problème des déficits des administrations de pilotage. Il faudrait modifier la *Loi sur le pilotage* de manière à prévoir un mécanisme d'approbation d'office qui permettrait, dans la mesure où aucun avis d'opposition n'est déposé, que le tarif entre en vigueur dans les 60 jours de sa publication. Si l'Office refuse l'augmentation du tarif, l'administration de pilotage pourrait être obligée de rembourser une partie, sinon l'intégralité, des recettes supplémentaires aux utilisateurs.

L'autre modification proposée porte sur la question du monopole et le droit de faire la grève. La Loi devrait prévoir un mécanisme d'arbitrage des propositions finales semblable à celui qui est établi dans les contrats récents

Alors que les utilisateurs réduisent leurs coûts, les administrations augmentent leurs tarifs. Par exemple, les tarifs de l'Administration de pilotage des Laurentides ont augmenté de 32 p. 100 sur une période de 36 mois. Néanmoins, toutes les administrations, exception faite de l'Administration de pilotage du Pacifique qui demeure autosuffisante sur le plan financier, ont besoin de fonds publics pour couvrir leurs pertes. Près de 50 millions de dollars en subventions ont été consentis aux administrations au cours des 20 dernières années, dont 20 millions de dollars à l'Administration de pilotage des Laurentides depuis cinq ans. Certains témoins ont laissé entendre que les pertes étaient surtout dues aux retards imposés à l'entrée en vigueur des tarifs. Les administrations doivent présenter les propositions d'augmentation de tarif à l'Office national des transports. Des avis d'opposition peuvent être déposés, et le processus d'approbation peut obliger l'Office à faire enquête et à tenir des audiences publiques. C'est une longue démarche : il s'écoule parfois un an ou plus avant que le tarif ne soit autorisé, de sorte que les retards occasionnent des pertes de revenus.

À propos du pilotage obligatoire, plusieurs témoins sont convaincus qu'il y aurait lieu d'accorder une dispense au commandant d'un navire dans la mesure où il possède une connaissance détaillée et suffisante des eaux locales pour assurer le passage du vaisseau en toute sécurité. Le commandant ne devrait pas être obligé de demander un certificat de pilote, démarche longue et exigeante. On a signalé que les navires d'immatriculation canadienne sont exemptés en bloc du pilotage obligatoire dans les Grands Lacs, qui relève de l'APGL, dans la mesure où ils y ont transité dix fois sur une période de trois ans. À l'inverse, ils sont soumis au pilotage obligatoire sur le fleuve Saint-Laurent, qui relève de l'APL. Les armateurs canadiens contestent cet état de fait depuis plus de 20 ans. Leurs capitaines et leurs officiers de pont naviguent nombre de fois par année sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime; ils y connaissent donc les eaux à fond. En outre, les armateurs affirment que les qualifications et l'expérience de leurs capitaines et de leurs officiers sont dûment reconnues par les administrations de pilotage en ce sens que le personnel de l'industrie forme l'essentiel des pilotes. Les armateurs s'opposent à l'idée de faire les frais de la formation d'une personne qui se retrouvera parmi les pilotes une fois dûment qualifiée. Ils s'opposent aussi aux droits de pilotage, qu'ils tiennent pour une dépense inutile pour eux comme pour l'économie, car leurs officiers possèdent déjà les qualifications nécessaires. Comme l'a exprimé l'un des principaux témoins, c'est comme d'avoir un déchargeur de charbon sur une locomotive Diesel.

Il a été reconnu que les capitaines et officiers de pont canadiens peuvent demander des certificats de pilotage applicables aux eaux relevant de l'APL. Toutefois, la démarche est longue et exigeante. On a même affirmé

PILOTAGE

A. Introduction

Le pilotage est la conduite d'un navire par un officier qualifié qui possède une connaissance des eaux locales où le navire doit passer. Le pilotage au Canada a été institutionnalisé en 1972 avec l'adoption de la *Loi sur le pilotage*, qui prévoyait la création des administrations de pilotage de l'Atlantique (APA), des Laurentides (APL), des Grands Lacs (APGL) et du Pacifique (APP). Ces administrations ont pour mandat d'établir, d'offrir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, des services de pilotage efficaces dans leurs régions géographiques respectives. La Loi permet aux administrations de prendre des règlements concernant l'établissement de zones où le pilotage est obligatoire, la désignation de navires ou de catégories de navire assujettis au pilotage obligatoire et la définition des conditions présidant à une dispense à cet égard, l'établissement des catégories de permis et de certificats de pilotage qui peuvent être délivrés, et le choix des qualifications et des examens exigés pour les obtenir. En fait, le pilotage constitue un monopole réglementé et les administrations sont des sociétés d'État qui doivent être autosuffisantes sur le plan financier. Cependant, des crédits annuels gouvernementaux couvrent toute perte de leur part.

B. Lacunes du système actuel

Un nombre considérable de témoins ont sévèrement critiqué le système de pilotage en place. Ils se préoccupent des coûts élevés du service, du monopole qu'exercent les pilotes, de l'ampleur du pilotage obligatoire et du financement substantiel du service qui continue à se faire. Au sujet des coûts du pilotage, un exemple évocateur a été présenté, celui du plus gros navire transocéanique qui puisse naviguer sur la Voie maritime. À destination de Thunder Bay, il aurait à assumer des frais de pilotage de quelque 53 000 \$ s'il devait faire une escale pour décharger à Hamilton en route, puis charger à Thunder Bay pour ensuite sortir du réseau. Réparti sur une période de 14 jours, les services du pilote coûteraient environ 3 800 \$ par jour.

Les pilotes ont un revenu élevé, la plupart faisant dans les 100 000 \$ et certains sur la côte Ouest gagnant plus de 200 000 \$ par année. Dans une large mesure, cela s'explique du fait qu'ils peuvent négocier en position de force en raison du monopole qu'ils exercent : s'ils faisaient la grève, ils paralyseraient la navigation dans les zones où le pilotage est obligatoire. En outre, les pilotes négocient leurs conditions d'emploi, y compris la rémunération, avec les administrations de pilotage dont les conseils comprennent des pilotes d'où les conflits d'intérêts éventuels.

de travail accroissent les coûts et font qu'il est difficile d'améliorer la compétitivité et de s'adapter au changement. Les salaires sont élevés, et la rémunération excessive des heures supplémentaires — à un taux de deux, trois et quatre fois supérieur au taux ordinaire — semble être la norme plutôt que l'exception. Aux yeux de nombreux témoins, il faut réviser de fond en comble les relations patronales-syndicales et envisager un mécanisme légal de résolution des différends, par exemple l'arbitrage des propositions finales en cas d'impasse.

En outre, à Montréal et à Québec, on a critiqué vivement les dispositions relatives à la sécurité d'emploi qui sont en place depuis le rapport Picard, en 1967. Ces dispositions garantissent aux débardeurs un nombre déterminé d'heures par année, qu'ils travaillent ou non. De ce fait, des milliers de dollars ont été versés par travailleur, par année, sans qu'il y ait eu de travail fait en contrepartie. Ce sont des coûts supplémentaires que les ports ne peuvent plus se permettre. C'est complètement déphasé par rapport à l'économie des années 90, et une réforme s'impose d'urgence.

Du côté du patronat, on se préoccupait du rôle de l'Association des employeurs maritimes (AEM) (côte Est). Créé il y a 25 ans en vertu du *Code canadien du travail*, l'organisme a pour mandat de négocier et d'administrer les contrats de travail dans sept ports : Montréal, Québec, Trois-Rivières, Halifax, Saint John, Toronto et Hamilton. Certains représentants de l'AEM sont d'avis que le processus de négociation est désuet et rigide. Les employeurs devraient pouvoir négocier directement avec les employés dans les ports individuels. Cela permettrait de cultiver de meilleures relations patronales-syndicales et de réduire les coûts. En outre, les employeurs n'auraient pas à verser à l'AEM des frais administratifs qui augmentent toujours. L'AEM a fait son temps; devenue inutile, elle devrait être éliminée.

Les deux grèves récentes qui ont eu lieu à Vancouver et à Montréal en disent long sur l'état des relations patronales-syndicales dans nos grands ports. Le commerce est essentiel à notre prospérité. Voilà où nous en sommes : l'économie canadienne ne peut plus se permettre d'interruptions de travail dans les ports; même une ou deux journées sans travail sont devenues trop coûteuses. Il faut trouver une façon autre que les lois sur le retour au travail pour régler les conflits dans les ports. Le temps nous paraît être venu de soumettre à un examen complet et indépendant les relations patronales-syndicales dans nos grands ports. Le statu quo n'est ni acceptable ni même viable.

Le gouvernement fédéral devrait établir sans délai une commission d'enquête chargée d'examiner sous tous leurs aspects les relations patronales-syndicales dans le secteur des ports et de faire rapport d'ici un an sur les modifications nécessaires pour assurer la stabilité et la compétitivité de nos grands ports.

TRANSITION

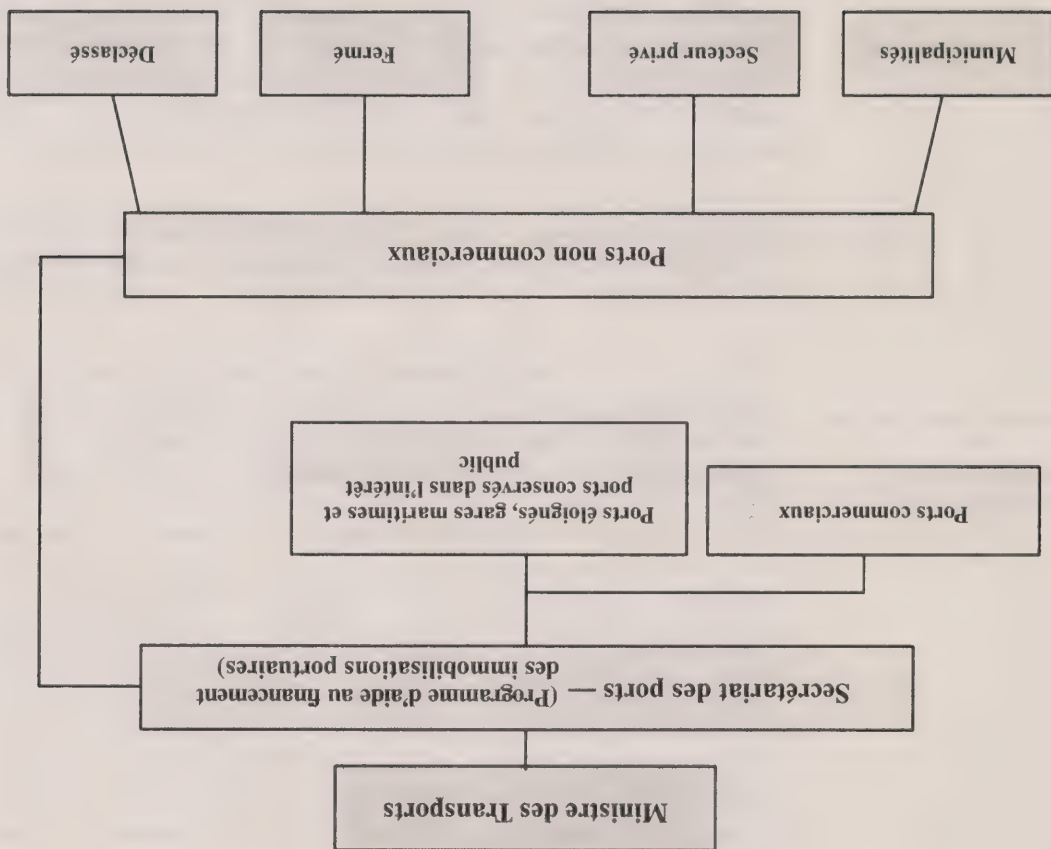
Il est évident qu'il va falloir du temps pour passer de la vieille structure portuaire à la nouvelle. On a proposé que, dans l'intervalle, en attendant qu'une nouvelle loi soit adoptée, les autorités apportent certaines des modifications administratives et réglementaires que les SPL et les commissions portuaires ont demandées. Cela ne nous paraît pas être une approche judicieuse. Au point où nous en sommes, il faudrait concentrer toutes les ressources et tous les efforts sur le processus de consultation, qui suivra la publication du présent rapport, sur l'établissement d'un consensus à propos du nouveau réseau national des ports et sur la rédaction d'une loi. Nous invitons fortement le ministre à faire avancer le dossier le plus rapidement possible et espérons que la loi sera prête d'ici la fin de l'automne. Selon les nouveaux règlements de la Chambre, une loi peut être renvoyée pour examen à un comité après la première lecture, ce qui donne aux députés une meilleure chance de contribuer à la démarche législative, en participant directement à la rédaction du projet de loi. Nous aimerions qu'il en soit ainsi dans le cas de la nouvelle loi sur le transport maritime.

En tenant compte de la nécessité de procéder à une vaste consultation à partir du rapport du Comité, le ministre devrait déposer le projet de loi le plus rapidement possible après la consultation et le faire renvoyer pour examen au Comité après la première lecture.

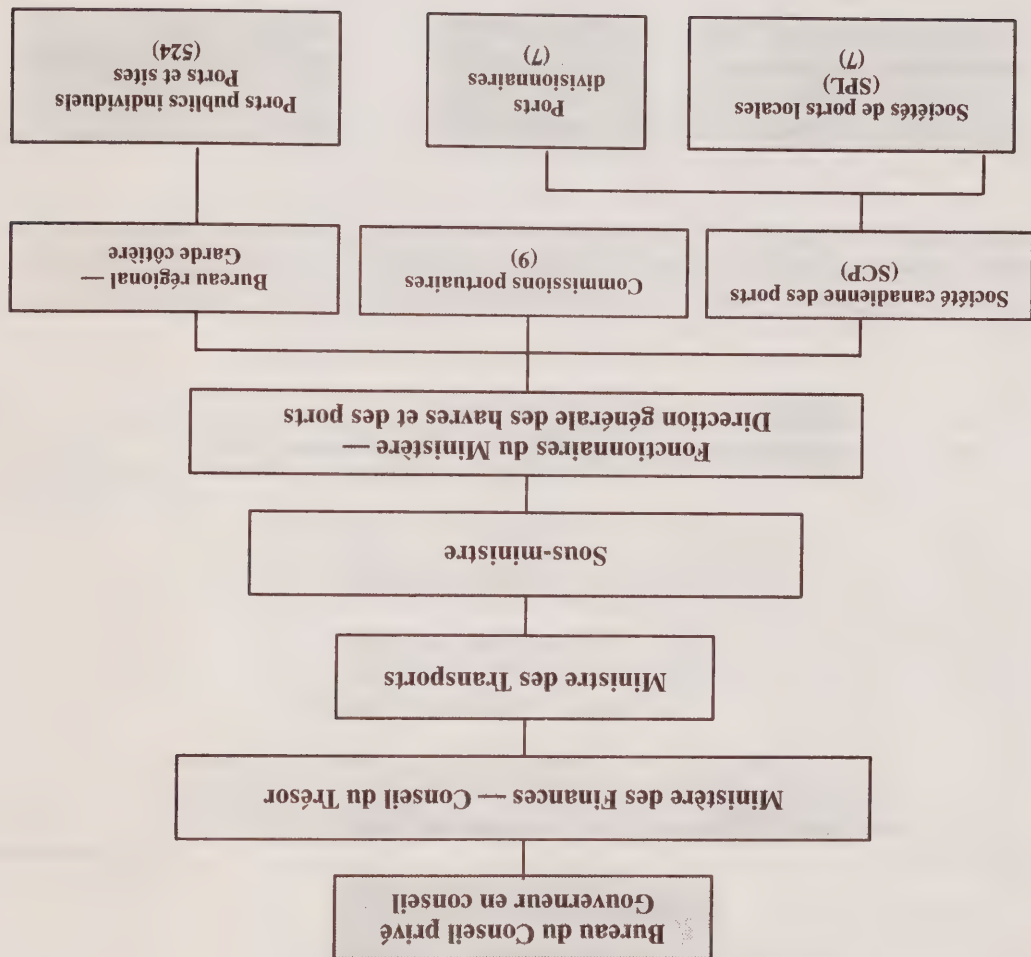
RELATIONS PATRONAT-SYNDICAT DANS LE SECTEUR DES PORTS

Plusieurs témoins se sont dits préoccupés au plus haut point par l'état des relations patronales-syndicales dans nos principaux ports, particulièrement à Vancouver et à Montréal. On a souligné que, sans compter les deux grèves récentes, les travailleurs des ports ont fait l'objet de lois sur le retour au travail 14 fois depuis 1972. Les nombreuses interruptions de travail ont nui à la réputation du Canada en tant que fournisseur fiable et rentable de biens et de denrées sur un marché mondial de plus en plus concurrentiel, où de nombreux clients exigent un service «juste à temps». Il est difficile, voire impossible, de reprendre les marchés d'exportation perdus à cause d'interruptions de travail. Les compagnies de navigation qui s'installent dans d'autres ports, particulièrement les ports américains, ne reviendront peut-être plus jamais. L'organisation de la main-d'œuvre et de la gestion dans nos grands ports est lourde et inflexible, et l'on semble incapable de résoudre les problèmes persistants. La négociation collective ne semble pas porter fruit — les problèmes restent toujours à régler à cause des lois sur le retour au travail. Des pratiques désuètes et rigides en matière

TABLEAU II
LE NOUVEAU SYSTÈME PORTUAIRE NATIONAL



TABLÉAU I
STRUCTURE ADMINISTRATIVE ACTUELLE



concurrence, et nous encourageons les ports à se préparer à envisager cette possibilité. Tout ce qui peut être fait pour favoriser la mise en place d'un système portuaire efficace, concurrentiel et capable de s'adapter aux conditions changeantes du marché doit être fait.

Il faut en second lieu prévoir le cas où un port devrait, selon cette formule, être fermé, mais où des caractéristiques de l'économie régionale en justifient le maintien. Dans ce cas, nous croyons que les fonds nécessaires au budget d'exploitation et d'immobilisations devraient non pas provenir de l'enveloppe des Transports, mais être affectés par le truchement de programmes d'expansion économique régionale. Le port pourrait très bien être financé en vertu d'un programme mixte fédéral-provincial. Quoiqu'il en soit, le secteur des transports devrait se préoccuper du transport efficace et concurrentiel des personnes et des marchandises, et non pas de la réalisation d'objectifs de développement économique ou social.

Le maintien, à des fins de développement économique ou social, d'un port non commercial qui serait autrement fermé devrait se faire grâce aux fonds d'un programme d'expansion économique régionale.

La troisième question a trait à la responsabilité du gouvernement fédéral dans l'éventualité de la fermeture d'un port. Des installations pourraient devoir être éliminées ou modifiées afin de satisfaire aux normes de sécurité. De même, il pourrait falloir, pour des motifs environnementaux, nettoyer le site. Nous croyons que le gouvernement fédéral doit assumer la responsabilité de ces activités, ce dont la nouvelle loi devrait faire clairement mention.

La nouvelle loi devrait prévoir que, dans l'éventualité de la fermeture d'un port, le gouvernement fédéral s'occupe des installations inutiles et remet autant que possible les lieux dans leur état naturel.

Si nos recommandations sont acceptées, le nouveau système portuaire national devrait ressembler à la structure ébauchée au tableau II. On ne peut bien entendu prévoir en ce moment combien il y aura de ports commerciaux mais, en tenant compte du fait que 90 p. 100 de notre trafic maritime transite par 45 ports, il est peu probable que ce nombre soit dépassé. Quoiqu'il en soit, le nouveau régime législatif proposé fera en sorte d'assujettir tous ces ports aux mêmes règles du jeu de façon à ce que la concurrence à l'échelle nationale soit juste et constructive. Les politiques d'exploitation et les exigences quant à la reddition des comptes et aux finances seront les mêmes pour tous. Le maintien de la présence fédérale devrait permettre la coordination des dépenses d'immobilisations à l'échelle nationale pour éviter l'excès de construction et la sous-utilisation, qui ont toujours nui au système et entraîné une concurrence malsaine entre les ports. De plus, même si nous reconnaissons les mérites d'une saine concurrence, nous croyons que la véritable concurrence vient des ports américains et de la mondialisation des marchés. Dans ce contexte, nous trouvons plus prioritaire de favoriser la coopération et la coordination au sein de notre système portuaire plutôt que de se faire concurrence les uns les autres. En fait, la fusion pourrait bien être la stratégie la plus rentable en matière de

quelque 200 sites qui, même s'ils ne disposent d'aucune installation, ont été déclarés ports publics. La déclaration de ports publics remonte à l'époque coloniale et se faisait habituellement par décret. La plupart des actuels ports déclarés publics datent de la Confédération, nous croyons qu'il est temps de rationaliser également la gestion de ces sites. Ce travail reviendrait au bureau ou secrétariat des ports, lequel devrait, sauf pour les sites servant des fins maritimes ou à conserver dans l'intérêt national, retirer aux autres le titre de port public en révoquant les déclarations par décret.

Trois autres questions doivent être résolues en ce qui touche les ports non commerciaux. La première a trait à la période durant laquelle il faudra continuer de soutenir les ports non commerciaux qui ont le potentiel de devenir commerciaux ou qui, en bout de ligne, seront cédés. Nous croyons bien sûr que les ports non commerciaux devraient avoir toutes les occasions possibles de satisfaire aux critères de viabilité commerciale. De plus, la cession à des intérêts locaux et (ou) privés prendra du temps. Nous reconnaissons que la décision de fusionner ou de fermer des ports sera parfois difficile à prendre et délicate sur le plan politique. Il faudra prévoir une longue période pour le processus de consultation et l'évaluation des répercussions économiques. Tout bien considéré, nous pensons qu'une période de cinq ans, soit le délai accordé au secteur des aéroports, est adéquate et suffisante pour permettre l'adaptation au nouveau système portuaire national et sa mise en place.

Cette démarche sera difficile et douloureuse pour bien des petits ports et pour les autorités locales en cause. Nous croyons que l'exercice aura plus de crédibilité et de meilleures chances de réussir si un programme d'assistance financière vient l'appuyer. On pourrait établir ce programme pour aider les ports non commerciaux à bâtir et à améliorer leur infrastructure de façon à ce qu'ils puissent devenir autonomes et intégrer le système portuaire national. En outre, comme les besoins présents et futurs en capitaux pourraient nuire à la cession, le programme pourrait servir à faciliter le transfert des ports non commerciaux aux intérêts locaux ou privés. Les fonds utilisés à cette fin pourraient provenir des recettes en dividendes versées au système portuaire national par les ports rentables; une fois écoulée la période de cinq ans, seuls les ports qui ont été cédés continueraient d'être admissibles à un financement.

La nouvelle loi devrait prévoir une période d'au moins cinq ans pour la mise au point du nouveau régime de ports non commerciaux et l'adaptation nécessaire, ainsi que pour la création d'un programme d'assistance financière destiné à aider les ports non commerciaux susceptibles de devenir autonomes et à fournir à ceux qui ont été cédés un financement à long terme des immobilisations.

compter du 1^{er} avril 1996, processus qui a commencé le 1^{er} avril de cette année. La Direction générale des havres et des ports fait partie de la Garde côtière, et l'on se demande si elle demeurera à Transports Canada ou si elle sera intégrée à Pêches et Océans avec la Garde côtière. On nous a dit qu'une décision sur la question serait prise au mois de juin.

Nous pensons qu'il est tout à fait logique que Transports Canada conserve la gestion des havres et des ports. Tout d'abord, Pêches et Océans compte déjà plus de 2 100 ports et havres qui sont subventionnés. Manifestement, ce ministère devra s'attacher à rationaliser son réseau et à réduire les subventions. Il aura déjà fort à faire pour y parvenir et n'a pas besoin qu'on lui affecte au moins 300 ports et havres de plus. En outre, Pêches et Océans n'a pas, contrairement à Transports Canada, de structure administrative et réglementaire axée sur l'entrepreneuriat commerciale. Le mélange des deux régimes à l'heure actuelle ne pourrait qu'accroître les problèmes et la confusion, et c'est pourquoi on devrait s'abstenir de procéder ainsi.

Le ministre des Transports devrait conserver le contrôle et la gestion du Groupe des havres et des ports, et celui-ci ne devrait pas être inclus dans la fusion de la Garde côtière et de Pêches et Océans.

La répartition des ports de division de la SCP et du Groupe Transports Canada en ports commerciaux ou non constituera une tâche monumentale qui, croyons-nous, devrait être confiée au bureau ou au secrétariat des ports. Celui-ci devrait être chargé de conseiller le ministre quant aux ports non commerciaux qui devraient demeurer sous contrôle fédéral puisqu'ils sont dans l'intérêt public, et quant à la cession ou à la fermeture des autres. Les ports qui demeureraient sous la responsabilité fédérale seraient administrés par le bureau ou le secrétariat des ports et seront financés à même les dividendes versés par les ports commerciaux.

On devrait donner au nouveau bureau ou secrétariat des ports le mandat de classer les ports de division de la SCP et ceux du Groupe des havres et des ports de Transports Canada dans la catégorie commerciale ou non commerciale, en fonction des critères d'autonomie financière établis dans la nouvelle loi; les ports non commerciaux devraient à leur tour être répartis selon que le gouvernement fédéral y joue un rôle clairement défini, par exemple, dans le cas des collectivités éloignées ou des services de traversier, et lorsqu'il est impossible de justifier une responsabilité ou une participation du gouvernement fédéral, les ports devraient être cédés aux provinces, aux municipalités et (ou) au secteur privé ou, à défaut, être tout simplement fermés.

Cette solution vaut pour les 324 ports de Transports Canada qui sont dotés d'installations pour le trafic commercial. Elle ne tient pas compte des

Recommandation 8

Recommandation 9

Il devrait être établi dans la nouvelle loi qu'il incombe au gouvernement fédéral de nommer la majorité des membres des conseils portuaires de façon à permettre la consultation et la représentation d'une vaste gamme d'intérêts; que la nomination des autres membres relève des municipalités et du secteur privé; que la taille des conseils doit se situer dans des limites précises; et que les conseils sont assujettis à un ensemble complet de principes de reddition de comptes publics semblable à celui qui est appliqué aux autorités aéroportuaires.

Manifestement, la plupart sinon la totalité des SPL et des commissions portuaires formeront le cœur du nouveau système national de ports commerciaux. Ces organismes ont fait la preuve de leur viabilité commerciale et de leur autonomie. À cet égard, il y a lieu de mentionner que le degré de commercialisation actuel est considérable, puisque les SPL et les commissions portuaires agissent essentiellement comme des propriétaires en jouant des installations et des exploitations à l'entreprise privée. En outre, malgré les lacunes du régime actuel, les SPL et les commissions portuaires ont accompli du fort bon travail au cours des dix dernières années. En effet, elles ont pour la plupart réalisé des profits, investi avec sagesse dans les structures portuaires nécessaires et répondu à la concurrence. La nouvelle structure de régie leur permettra de poursuivre dans la même voie mais avec plus de succès, d'une façon plus avisée et à moindre coût.

LES PORTS NON COMMERCIAUX

Pour la troisième étape de ce processus de restructuration, il faudra traiter avec les ports restants, ce qui comprend les ports de division de la SCP et le réseau de ports et de havres de Transports Canada. Ce dernier groupe comprend quelque 524 sites répartis un peu partout au Canada. Environ 200 d'entre eux ne sont effectivement que des sites : on n'y retrouve aucune installation portuaire, et ils ne consistent qu'en un endroit déclaré port public (la plupart remontent à la Confédération), ou en un intérêt foncier. Quelques 185 autres n'ont eu ni trafic maritime ni recettes au cours des cinq dernières années, mais comprennent des installations qui doivent être entretenues. Les ports qui restent, soit plus ou moins 139, ont connu une quelconque activité au cours des cinq dernières années. Pour l'exercice 1993-1994, 30 ports de ce groupe ont obtenu ensemble des recettes de 9,6 millions de dollars, soit 73 p. 100 des recettes brutes de 13 millions de dollars, et ce sont les principaux ports commerciaux du réseau de Transports Canada. Le gouvernement a annoncé dans le discours du budget qu'il fusionnerait la Garde côtière et le ministère des Pêches et des Océans à

Le Comité exhorte les autorités fédérales, les provinces et les municipalités à étudier en profondeur les méthodes d'évaluation ainsi que toute imposition fiscale gouvernementale visant l'infrastructure portuaire, afin de voir à ce que l'imposition municipale ne mette pas en danger la viabilité et la compétitivité de nos ports.

G. *Conseils portuaires*

Enfin, le quatrième point a trait à la composition et à la qualité des conseils d'administration qui seraient établis dans les ports commerciaux en vertu du nouveau régime. À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral nomme tous les directeurs des SPL; en ce qui touche les commissions portuaires, les membres sont nommés par le gouvernement fédéral et les municipalités.

Les SPL et les commissions portuaires ont indiqué qu'elles étaient satisfaites du processus de nomination actuel et jugent en général que les nominations ont été bonnes. Toutefois, quelques témoins ont dit s'inquiéter du caractère trop politique et partisan du processus. On nous a en tout cas bien fait savoir que les utilisateurs souhaitent participer davantage à la gestion et à l'exploitation des ports. Après tout, la nouvelle politique prévoit que l'utilisateur qui paie à son mot à dire. On devrait entreprendre de vastes consultations, et les conseils devraient comprendre des représentants des provinces, des municipalités, des industries locales ou régionales, des syndicats et des utilisateurs principaux. En outre, on s'attendait généralement pour dire que les membres du conseil devaient être tenus responsables de leurs décisions. La reddition de comptes est un facteur essentiel du maintien de la crédibilité aux yeux des utilisateurs, du gouvernement fédéral et du grand public. Les conseils portuaires devaient être assujettis à des exigences claires et strictes de reddition de comptes, et l'on a suggéré de s'inspirer à ce sujet des principes de reddition de comptes au public établis à l'intention des autorités aéroportuaires canadiennes.

Nous convenons que tout nouveau processus de nomination doit reconnaître l'importance de la consultation et d'une large représentation des intérêts au sein des nouveaux conseils portuaires. Toutefois, puisque les ports continueront d'être des organismes fédéraux, nous croyons que le gouvernement fédéral devrait nommer à tout le moins la majorité des membres du conseil, laissant aux municipalités et aux intérêts commerciaux le soin de nommer les autres. Nous croyons cependant que les conseils doivent conserver une taille raisonnable. En outre, nous sommes convaincus que la reddition de comptes est une question capitale, et le code élaboré à l'intention du secteur aéroportuaire en est un bon exemple. Nous croyons que le même genre de modèle pourrait être élaboré pour le secteur portuaire, eu égard au fait que les ports continueront d'être des organismes gouvernementaux.

F Taxation municipale

La taxation municipale est une troisième question à considérer. À l'heure actuelle, les SPL versent des subventions en remplacement d'impôts tandis que leurs locataires paient des taxes municipales. Par contre, les commissions portuaires ne paient ni subventions en remplacement d'impôts ni taxes municipales, quoique leurs locataires doivent verser des taxes municipales. Une des commissions portuaires a cependant négocié une contribution financière annuelle pour les services qu'elle reçoit, par exemple, ceux de la police et des incendies.

En vertu du nouveau régime, puisque les SPL ne seront pas des sociétés d'État, elles n'auront pas à verser de subventions en remplacement d'impôts. Cependant, nous croyons que tous les ports du nouveau régime devront s'acquitter de leurs responsabilités sociales. Selon nous, la meilleure approche est de laisser chaque port négocier avec la municipalité où il est situé le paiement des services qu'il utilise. Nous sommes conscients que cela peut se traduire par une réduction du montant que doivent payer certains ports. Il y a lieu de noter, cependant, que tous leurs baux sont assujettis aux taxes municipales. De plus, nous croyons qu'il s'agit là d'un bon compromis par rapport à une situation où certains ports paient et d'autres pas, comme c'est le cas maintenant.

Dans le nouveau système portuaire national, chaque port devrait, pour suppléer au régime de subventions en remplacement de taxes municipales, négocier avec la municipalité où il est situé un tarif approprié pour les services qu'il utilise.

Les utilisateurs des ports s'inquiètent des lourdes taxes municipales dont fait l'objet l'infrastructure portuaire. Cette charge est devenue un élément de coût significatif qui risque d'entraver la compétitivité des ports. Pour les mêmes types d'installations, des éleveurs à grains, par exemple, les ports ont des niveaux différents d'imposition. Qui plus est, ces taux ne sont pas du tout avantageux par rapport à ceux des ports américains qui concurrencent directement certains de nos grands ports.

Nous convenons qu'il s'agit là d'une responsabilité provinciale et que les municipalités comprennent bien, lorsque vient le temps de percevoir les taxes, jusqu'à quel point un port solide et compétitif est essentiel à l'économie locale. Néanmoins, les taxes municipales représentent un important coût d'exploitation des ports et, comme tous les autres coûts, on doit les examiner si l'on veut que nos ports restent compétitifs. C'est pourquoi nous croyons qu'une étude approfondie des méthodes d'évaluation provinciales s'impose en ce qui a trait aux exploitations portuaires, ce qui permettra d'éliminer toute anomalie et de garantir que la charge fiscale ne nuit pas à la concurrence.

dette gouvernementale. Cette directive a mécontenté leurs responsables, qui ne se sont pas gênés pour le dire. Ce genre de décision leur enlève le goût de faire des profits et réduit leurs réserves de capital, ce qui nuit à leur capacité de bâtir des infrastructures essentielles. Toutefois, les SPL consentent à verser des dividendes; à vrai dire, elles croient qu'elles devraient le faire, mais veulent à tout prix éviter des «hold-up» surprises.

Les commissions portuaires sont traitées différemment. Elles doivent remettre tout surplus au ministre, si la demande leur en est faite. Jusqu'à présent, elles n'en ont pas versé, soit qu'elles n'en avaient pas, soit que le ministre ne le leur a pas demandé.

Nous pensons que le gouvernement fédéral, et plus particulièrement les contribuables, méritent d'obtenir un rendement équitable sur l'investissement qu'ils font dans les actifs et l'infrastructure du système portuaire national. La meilleure façon d'y arriver, c'est par le paiement de dividendes annuels en fonction d'une formule qui reflète non seulement la capacité de payer de chaque port, mais également le rendement raisonnable. Il ne devrait plus y avoir de dividendes spéciaux, et les fonds excédentaires devraient être conservés pour les projets et les activités portuaires.

La nouvelle loi devrait exiger que les ports versent des dividendes annuels et comprendre une disposition qui interdise toute demande ponctuelle de contribution en argent comptant pour le service de la dette gouvernementale.

E. Service de police portuaire

Les services de police et de sécurité portuaires sont un autre point qui mérite attention. Comme nous l'avons déjà dit, les SPL maintiennent et paient les services de sécurité et de police fournis par la SCP, qui ont coûté 10,3 millions de dollars en 1994. De leur côté, les commissions portuaires s'en remettent aux forces policières municipales ou aux entreprises de sécurité privées. Tous les représentants des SPL ont mentionné qu'ils pourraient réduire les frais qu'ils consacrent aux services policiers s'ils en assumaient eux-mêmes la responsabilité. Nous avons recommandé que la SCP soit démantelée et pensons par conséquent que les ports devraient avoir la permission de prendre eux-mêmes les dispositions voulues en ce qui touche les services de police et de sécurité.

La nouvelle loi devrait confier à chaque port la responsabilité des services de police et de sécurité portuaires.

5

Recommandation

4

Recommandation

- les ports devraient avoir toute la délégation de pouvoir voulue pour conclure des contrats ou des baux et acquérir des biens fonciers ou s'en départir;

- les ports devraient pouvoir établir en toute liberté les tarifs et les droits qu'ils souhaitent exiger;

- les ports devraient disposer d'un pouvoir d'emprunt accru; et

- les rapports annuels devraient être présentés au ministre, et l'on devrait prévoir des vérifications ou des examens spéciaux en fonction du rendement, à la discrétion du ministre.

Il faut souligner que, selon cette nouvelle structure, les SPL ne deviendront pas des sociétés d'État et, par conséquent, les emprunts contractés pour des projets d'immobilisations ne seront pas garantis par le gouvernement fédéral. Elles devront financer leurs activités par des fonds générés à l'intérieur et des emprunts faits à l'extérieur, selon les mêmes critères que le secteur privé. Bien entendu, elles devront obtenir l'autorisation du gouvernement pour contracter une dette supérieure à un certain montant, qui pourrait varier d'un port à l'autre. De plus, elles ne seront pas régies par la *Loi sur la gestion des finances publiques*, ce qui réduira grandement les niveaux bureaucratiques et le nombre d'«obstacles» à franchir pour obtenir des approbations à l'égard de questions comme les projets d'immobilisations, les baux et les règlements administratifs. La plupart du temps, le ministre des Transports sera la dernière instance, puisque leurs budgets d'immobilisations et leurs plans d'entreprise feront l'objet d'une approbation générale. Toutefois, elles seront encore des organismes fédéraux et, de ce fait, auront le drapeau du Canada sur leurs cartes d'affaires pour la promotion de leurs ports à l'étranger.

D. Politique en matière de dividendes

La nouvelle loi devrait aussi aborder quatre autres questions importantes. La première concerne le niveau et la forme du rendement financier que devrait procurer au gouvernement fédéral l'administration des ports commerciaux. À l'heure actuelle, les SPL doivent verser chaque année des dividendes conformément à une formule susceptible de les amener à verser à ce titre 30 p. 100 de leurs revenus nets. En vertu de cette formule, aucun dividende n'est versé sur les 500 000 premiers dollars de revenu non exempté, un dividende de 10 p. 100 est exigé sur les revenus se situant entre 500 000 \$ et 1,5 million de dollars et un autre de 30 p. 100 s'applique aux revenus supérieurs à 1,5 million de dollars. De plus, il est arrivé à quelques reprises au cours des dix dernières années que le gouvernement demande aux SPL de verser des contributions en argent comptant pour le service de la

C. Une nouvelle loi nationale sur le transport maritime

À la deuxième étape, il faut déterminer si les ports commerciaux devraient continuer à être régis par trois mandats législatifs différents ou par un seul mandat intégré. Nous sommes d'accord avec tous les intervenants qui se sont dits en faveur d'un ensemble de règles communes et d'une administration uniforme de ces règles pour tous les ports commerciaux. Autrement dit, un régime qui mettrait tous les ports commerciaux sur le même pied et accorderait à chacun une délégation de pouvoir maximale et une autonomie compatible avec les responsabilités de supervision du gouvernement fédéral, responsabilités réduites au plus strict minimum. Nous croyons qu'on pourrait y arriver en récupérant les meilleures mesures de la *Loi sur la Société canadienne des ports* et les harmonisant avec les meilleures mesures de la *Loi sur les commissions portuaires* dans le cadre d'une toute nouvelle loi. On devrait aussi créer un bureau ou un secrétariat des ports au sein de Transports Canada, par l'entremise duquel les ports commerciaux seraient comptables au ministre. Sa mission consisterait à coordonner et à mettre en place la nouvelle politique portuaire nationale, sous la direction du ministre.

Il faudrait rédiger une nouvelle loi nationale sur le transport maritime afin d'abroger la *Loi sur la Société canadienne des ports*, la *Loi sur les commissions portuaires* ainsi que la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* et d'établir un nouveau système national de ports commerciaux, en fonction des éléments essentiels suivants :

- les objectifs de la politique portuaire nationale devraient être conservés, puisque le mandat des ports est tout aussi pertinent aujourd'hui qu'en 1983;
- les ports devraient être désignés comme organismes fédéraux, au même titre que les commissions portuaires;
- les ports devraient relever du ministre des Transports, par l'entremise d'un bureau ou d'un secrétariat portuaire à Transports Canada;
- les ports devraient être autonomes financièrement, ce qui signifie qu'ils devraient pouvoir assumer leurs dépenses d'exploitation et d'immobilisations;
- les ports devraient soumettre chaque année au ministre leurs budgets d'immobilisations, leurs plans d'entreprise et leurs rapports de vérification;
- une approbation générale devrait être donnée pour tous les projets, travaux et autres activités prévus dans les plans d'entreprise et les budgets d'immobilisations approuvés;

UN NOUVEAU SYSTÈME PORTUAIRE NATIONAL : LES PORTS COMMERCEAUX

L'examen tout entier vise à faire réduire les coûts et les subventions tout d'abord d'une nouvelle structure pour les ports commerciaux. où le maintien de la présence fédérale peut être justifié. Nous parlerons tout commerciaux en régions éloignées ou les terminus de traversier, notamment locaux et (ou) privés, soit en étant fermés, à l'exception des ports non les ports devraient être rationalisés, soit en étant transférés à des intérêts nouveau système portuaire commercial national. Autrement, croyons-nous, autonome ou qu'il peut le devenir avec le temps, on devrait l'intégrer à un viabilité commerciale. Si l'on peut démontrer qu'un port est financièrement restreindre notre système portuaire consiste à classer chaque port selon sa comme l'ont affirmé de nombreux témoins, la seule façon rationnelle de en faisant augmenter la compétitivité du secteur maritime. Par conséquent,

A. Le rôle du gouvernement fédéral

Une proportion impressionnante de témoins ont affirmé que le gouvernement fédéral devrait continuer à participer directement à l'administration des ports commerciaux. Quelques rares témoins ont suggéré d'adopter un modèle de gestion semblable à celui qui s'applique dans le secteur des aéroports, ou encore de privatiser purement et simplement. Toutefois, notre rôle est de faire part de ce que nous avons entendu et de ce qui est le plus souhaité comme réforme, savoir que le gouvernement fédéral maintienne sa responsabilité à l'égard d'un système portuaire national.

Le gouvernement fédéral devrait continuer d'assumer une responsabilité directe à l'égard d'un système portuaire national.

B. La Société canadienne des ports

Même si la plupart des intervenants favorisaient le maintien de la présence fédérale, ils affirmaient presque à l'unanimité que la SCP n'avait plus aucun rôle à jouer dans un système portuaire national. Comme l'a résumé un témoin : « Toute organisation qui tente encore après 11 ans d'existence de définir son rôle n'en a manifestement aucun à jouer. » Nous sommes d'accord, et la première étape de la création d'une nouvelle structure pour nos ports commerciaux consistera à éliminer la SCP.

La Société canadienne des ports devrait être dissoute.

Recommandation
1

Recommandation
2

autonomes, c'est-à-dire qu'ils devraient être capables de couvrir leurs besoins de fonctionnement et de capitaux. Les ports qui ne pourraient satisfaire à ce critère ou qui n'auraient pas le potentiel de le faire seraient classés dans la catégorie des ports non commerciaux. Ce groupe ne devrait plus être subventionné par le gouvernement fédéral, sauf si celui-ci y a une responsabilité ou un rôle clairement défini. Les ports où il pourrait être justifié de maintenir la présence et le soutien fédéral sont, d'une part, ceux qui sont situés dans les endroits éloignés, particulièrement dans l'Arctique, et appuient des activités de réapprovisionnement maritime critiques pour la survie de communautés éloignées ou isolées, ainsi que, d'autre part, les installations destinées aux traversiers privés, provinciaux et fédéraux, dont certaines sont liées à des obligations constitutionnelles. Autrement, les ports non commerciaux devraient être loués ou transférés aux provinces, aux municipalités et (ou) au secteur privé ou encore, en dernier recours, fermés lorsqu'on détermine qu'il n'y a manifestement aucune possibilité d'en déléguer la responsabilité.

En vertu de cette nouvelle structure, tous les ports commerciaux seraient gouvernés par un régime législatif unique et seraient comptables au ministre par l'entremise d'un bureau ou d'un secrétariat des ports à Transports Canada. On leur accorderait la plus grande autonomie commerciale possible. Le secrétariat ou le bureau des ports aurait la tâche de classer les ports selon leur appartenance effective ou possible à la catégorie des ports commerciaux, et veillerait aussi à faciliter la cession et la fermeture des ports non commerciaux restants, à moins que le gouvernement fédéral doive en conserver la responsabilité pour des raisons d'intérêt public. Une période de transition d'au moins cinq ans serait nécessaire à la création de la nouvelle structure. Durant cette période, le bureau ou le secrétariat des ports ferait tout son possible pour aider les ports non commerciaux à devenir commerciaux; on ne fermerait des ports qu'en dernier recours. La mise en place de ce modèle favoriserait une «égalité des chances» pour tous les ports commerciaux, en plus d'en soustraire un grand nombre à la responsabilité fédérale.

Selon ce que nous avons entendu, nous croyons que notre tâche consiste à élaborer une nouvelle structure portuaire qui répond aux objectifs suivants : définir le rôle du gouvernement fédéral dans les ports; créer un mode uniforme et équitable de régie des ports commerciaux; leur donner plus de marge de manœuvre et d'autonomie; éliminer l'excédent de capacité portuaire; et, ce qui est particulièrement important, faire disparaître du système portuaire les coûts inutiles. La nouvelle stratégie maritime pour l'an 2000 doit débiter par une rationalisation complète du système portuaire actuel.

directement du ministre, par l'entremise de ce que certains ont appelé un bureau ou un secrétariat portuaire, et qu'elles soient régies par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'avantage commercial de la présence du drapeau canadien sur leurs cartes d'affaires est l'un des principaux motifs de leur position. En effet, dans de nombreux pays, la qualité d'organisme fédéral permet de promouvoir le port avec plus de sérieux et plus de prestige. Autre avantage marqué dont s'assortit la qualité de société d'État : les taux d'intérêts plus faibles pour toute dette garantie par le gouvernement fédéral.

Toutefois, les représentants des SPL ont exprimé de sérieuses préoccupations quant aux limites dont s'assortissent actuellement leurs délégations de pouvoir pour ce qui est des contrats, des baux ainsi que de l'acquisition ou la vente d'immobilisations, l'autonomie par rapport à la structure fédérale a aussi été mise en cause. On a souligné que, toutes les fois où l'approbation gouvernementale s'impose, le processus est lourd, complexe et si lent qu'une période de deux ans est nécessaire. À l'heure actuelle, les organismes suivants participent au processus d'obtention d'une approbation par décret : la SCP, Transports Canada, le ministère des Finances, le Conseil du Trésor, le ministère de la Justice (dans certains cas) et le Bureau du Conseil privé. Ce processus comprend au moins 14 «points de vérification». Les SPL souhaiteraient l'adoption de modifications administratives et réglementaires qui leur donneraient une plus grande délégation de pouvoir et accélèreraient de beaucoup le processus d'approbation. Elles recherchent la combinaison optimale de pouvoir et d'autonomie qu'elles disent nécessaire pour soutenir la concurrence, surtout par rapport à leurs contreparties américaines.

Les commissions portuaires recherchent elles aussi une autonomie plus grande, mais se disent plutôt satisfaites de celle qu'elles ont déjà et qui, en règle générale, leur donne l'autonomie, la souplesse et le pouvoir leur permettant d'administrer leurs installations et d'être concurrentielles. D'ailleurs, une solution suggérée pour les SPL serait de devenir des commissions portuaires.

En résumé, même s'il y a des différences entre la *Loi sur la Société canadienne des ports* et la *Loi sur les commissions portuaires*, les SPL et les commissions portuaires s'entendent sur les points suivants : le mandat de la politique des ports nationaux, la reddition de comptes au ministre et la mise en place de réformes qui augmentent le pouvoir et l'efficacité opérationnelle des ports. De façon générale, la plupart des autres témoins et intervenants étaient d'accord. Toutefois, bon nombre d'entre eux ont souligné qu'il fallait une réforme beaucoup plus importante et approfondie. Ils ont proposé l'établissement d'une nouvelle structure où l'on classerait les ports selon qu'ils sont commerciaux ou non. Pour appartenir à la catégorie des ports commerciaux, les ports devraient être financièrement

réalisations commerciales sont suffisamment évocatrices. Elles n'ont pas besoin d'un pendant bureaucratique à Ottawa, dont le seul rôle semble consister à les superviser et à vérifier leurs décisions et les mesures qu'elles prennent. Les SPL ne pensent pas qu'elles devraient payer pour un service dont elles n'ont pas besoin et estiment qu'elles pourraient réduire leurs coûts de façon considérable si elles n'avaient plus à assumer leur part des frais généraux et des services policiers de la SCP. Par exemple, en 1994, la Société du port de Vancouver a versé 2,2 millions de dollars, ce qui représentait 24 p. 100 des dépenses du bureau national de la SCP, de même, les frais déboursés pour le bureau national et la police de Ports Canada constituaient à 19,6 p. 100 des dépenses du port de Halifax en 1994.

De nombreux témoins ont également dit s'inquiéter de la surconstruction chronique d'infrastructures portuaires, généralement attribuable à la politique et aux pressions régionales, et qui afflige le réseau depuis bien des années. Il en a résulté un doublement onéreux des installations ainsi qu'une surcapacité qui a entraîné une concurrence destructive plutôt que constructive entre les ports. Parfois, cette concurrence est déloyale. Les havres et les ports publics qui concurrencent les SPL sont subventionnés, tandis que celles-ci doivent assurer leur autonomie financière. De plus, les SPL versent des subventions en remplacement d'impôts et des dividendes, ce que n'ont pas à faire les ports et les havres publics. Quant aux commissions portuaires, elles n'ont pas non plus à verser de subventions en remplacement d'impôts ni à payer de dividendes. Les trois régimes portuaires ne sont pas soumis au même degré de responsabilités financières et commerciales, ce qui confère à certains un avantage déloyal. Les règles du jeu devraient être les mêmes pour tous les ports commerciaux. Les trois régimes portuaires différents ne sont pas uniformes, et tous ne se battent pas sur le même terrain. Comme l'a affirmé un témoin :

Avec les années, on en est venu à avoir toute une série d'entités fédérales qui essaient, sans aucune coordination, de réaliser des objectifs semblables en fonction de règles différentes.

La grande majorité des témoins en sont venus à la même conclusion : il faut revoir complètement le système portuaire. Une restructuration fondamentale permettrait d'améliorer l'efficacité et la compétitivité de nos ports tout en augmentant la mesure dans laquelle ils peuvent répondre aux besoins régionaux et locaux.

C. Suggestions de réforme

Par rapport aux mesures à prendre, les représentants des SPL ont tous affirmé que, s'ils considéraient que la SCP est inutile, ils souhaitaient tous que les SPL demeurent des sociétés de la Couronne et qu'elles relèvent

Le troisième réseau, qui est administré directement par la Direction générale des havres et des ports en vertu de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics*, est composé de 524 ports, havres et sites publics. Certains reçoivent un soutien fédéral de fonctionnement et d'immobilisations, qui s'établissait pour l'exercice 1993-1994 à environ 40 millions de dollars. Quelque 20 p.100 du tonnage total y transite.

Chacune des trois lois régissant les divers régimes contient une politique portuaire nationale, qui a pour objet la création d'un système portuaire ayant pour rôle ou caractéristique : de contribuer à la réalisation des objectifs en matière de commerce extérieur ainsi que des objectifs sociaux et économiques, aux plans tant national que régional et local; d'être efficace; de garantir aux usagers des ports canadiens l'égalité de traitement et le libre accès aux services de transport; de coordonner ses activités avec celles du secteur maritime et avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

Dans chacun des trois réseaux, les recettes des ports consistent en frais portuaires, en droits de mouillage (frais d'occupation d'un poste de mouillage dans un port), en droits de débarcadère (frais facturés pour le déplacement des marchandises), en entreposage et en frais de location.

En outre, on retrouve 52 ports commerciaux exploités par le secteur privé, qui accaparent une impressionnante part de 17 p. 100 du tonnage.

Enfin, un quatrième réseau est composé de plus de 2 100 ports destinés aux embarcations de pêche et aux petites embarcations, et dont la propriété et l'exploitation relèvent de Pêches et Océans.

B. Problèmes de la structure actuelle

Le Comité a entendu beaucoup de critiques à propos du rôle de «supervision» de la SCP. Les représentants des SPL, appuyés par de nombreux autres témoins, ont affirmé qu'ils ne jouissaient pas de toute l'autonomie prévue dans la Loi sur la SCP. Cette question pose problème depuis l'entrée en vigueur de la Loi, et la SCP s'efforce constamment de définir son rôle par rapport à celui des SPL. Malheureusement, ce problème a suscité énormément de tensions et de conflits dans les diverses composantes de Ports Canada. Quelqu'un a même affirmé que, vu cette situation, les SPL ont plus de difficulté à réaliser leurs objectifs commerciaux et à être concurrentielles. En fait, la SCP a reconnu que le cadre réglementaire actuel est peut-être le système de réglementation le plus archaïque, le plus complexe et le plus confus de toutes les sociétés d'État fédérales.

On a entendu à maintes reprises le commentaire selon lequel les SPL n'ont pas besoin d'être surveillées par «big brother» à Ottawa. Leurs

Le deuxième réseau comprend neuf commissions portuaires situées en Ontario et en Colombie-Britannique : Oshawa, Toronto, Hamilton, Windsor, Thunder Bay, North Fraser, Fraser River, Nanaimo et Port Alberni. Celles de Toronto et de Hamilton sont régies par une loi qui les concerne directement, tandis que les autres relèvent de la *Loi sur les commissions portuaires* de 1964. Ces commissions desservent des marchés régionaux et locaux, et leur part du tonnage représente environ 13 p. 100. Elles n'ont versé aucun dividende, n'ont vu aucune de leurs dettes être radiée et n'ont reçu de la part du gouvernement que des crédits minimes. La Direction générale des havres et des ports de Transports Canada est responsable de ces commissions portuaires.

Contrairement aux sociétés portuaires locales, les commissions portuaires ne sont pas des sociétés d'État et ne sont par conséquent pas régies par la LGFP. Les commissaires du port de Hamilton en ont fait une bonne description :

On pourrait dire que les commissions portuaires sont des organismes fédéraux autonomes dotés de petits conseils d'administration dont les membres préconisent en général une gestion ferme, stable et fidèle aux principes d'administration des affaires et qui doivent leur poste à des nominations politiques. Cela signifie des frais généraux peu élevés, des décisions prises rapidement entraînant en général une assez grande satisfaction chez les usagers, puisque les marchandises sont maintenues de façon rentable.

On reconnaît généralement que les commissions portuaires ont une autonomie plus grande que les SPL. Tout d'abord, elles peuvent traiter directement avec Transports Canada et ne doivent déposer que leurs rapports annuels, alors que les SPL doivent passer par la SCP et déposer, outre leurs rapports annuels, leurs budgets annuels et leurs plans d'affaires et les faire approuver selon un processus fastidieux. Les commissions portuaires ont une plus grande liberté quant à la gestion de leurs propres terrains que les SPL, lesquelles peuvent être propriétaires d'un terrain qui, du fait qu'elles sont des sociétés d'État, est une terre de la Couronne soumise au contrôle du gouvernement. Par contre, les SPL ont un pouvoir délégué à divers degrés qui leur permet de louer les terres de la Couronne sans l'approbation du gouvernement, alors que les commissions portuaires qui administrent des terres de la Couronne ne le peuvent pas. En outre, les SPL jouissent d'une plus grande latitude que les commissions portuaires pour ce qui est de l'établissement des tarifs, des péages et des droits. En effet, elles peuvent établir les tarifs et accorder des remises, ce que ne peuvent faire les commissions portuaires sans l'approbation du gouvernement.

LE SECTEUR PORTUAIRE

A. La structure portuaire actuelle (tableau I)

Les ports commerciaux de Transports Canada sont répartis selon trois réseaux qui ont chacun leurs propres mandats, règles d'exploitation, règlements, régimes financiers et régimes d'établissement des coûts. Le réseau principal, qui traite environ la moitié des marchandises qui transitent par un port, est formé de sept sociétés portuaires locales (SPL) semi-autonomes : St. John's, Halifax, Saint John, Québec, Montréal, Vancouver et Prince Rupert. Sept ports de division de moindre envergure en font aussi partie : Sept-Îles, Port Saguenay, Bellefleur, Trois-Rivières, Prescott, Port Colborne et Churchill.

Tous ces ports sont administrés par la Société canadienne des ports (SCP), société d'État créée en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des ports* (1983). Depuis 1978, ce groupe de ports a apporté des dividendes de 78 millions de dollars et apporté des contributions d'environ 270 millions de dollars en argent comptant au gouvernement. Toutefois, depuis 1978, le gouvernement a radié des dettes d'environ 735 millions de dollars et, depuis 1982, il a accordé quelque 370 millions de dollars en subventions d'investissement.

En vertu de la *Loi sur la Société canadienne des ports*, les SPL sont censées avoir une grande autonomie et être financièrement autonomes. En même temps, la SCP est investie de larges pouvoirs pour agir de son propre chef, ou selon les directives du ministre des Transports lorsque l'intérêt national est en jeu, en ce qui touche l'établissement d'une politique portuaire nationale et intégrée. La Loi prévoit également que les SPL contribuent à assumer les dépenses de la SCP, qu'elles consultent celle-ci avant de nommer un directeur de port, qu'elles obtiennent une recommandation de la SCP avant de demander l'approbation du gouverneur en conseil pour l'établissement de la ligne de démarcation et des règlements administratifs, et qu'elles obtiennent l'approbation de la SCP pour conclure des baux ou des contrats qui dépassent la limite autorisée par les règlements administratifs des SPL. En outre, même si la Loi ne les oblige pas, les SPL ont reçu l'ordre de présenter leurs plans d'affaires et leurs budgets d'immobilisations à la SCP pour analyse et commentaires. De plus, elles doivent maintenir et rémunérer un détachement de la police de la SCP.

Les SPL sont des sociétés d'État en bonne et due forme et sont, de ce fait, régies par la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). Celle-ci exige que leurs activités soient administrées de façon économique, efficiente et efficace, qu'elles déposent des budgets d'immobilisations et des plans d'entreprise et qu'elles soient soumises à des vérifications internes et externes, ainsi qu'à des examens spéciaux.

INTRODUCTION

Nous sommes une nation commerçante. En effet, un emploi sur trois au Canada dépend de notre rendement à l'exportation. La reprise économique que nous connaissons actuellement est alimentée par les exportations : ainsi, la compétitivité du Canada au pays et à l'étranger est tributaire d'un réseau de transport national sûr, abordable et intégré. Le transport maritime est une composante vitale de ce réseau. La contribution du secteur maritime au produit intérieur brut est de 2 milliards de dollars par année, et 224 millions de tonnes de marchandises à transporter partout dans le monde lui sont confiées. Le Canada a besoin d'une stratégie maritime clairement définie qui constituera un des éléments clés de l'économie, tout en appuyant la croissance et le développement de notre commerce international.

C'est dans cet esprit que, en décembre 1994, le ministre des Transports a demandé au Comité de procéder à un vaste examen du secteur maritime. Les objectifs de cette étude étaient les suivants : cerner les principaux défis en ce qui touche la compétitivité, définir les rôles et services essentiels du gouvernement fédéral, élaborer des options afin de réduire les subventions et d'envisager la commercialisation, obtenir l'opinion des régions quant aux priorités, aux enjeux et aux solutions et, enfin, favoriser l'établissement d'un consensus quant aux solutions, aux orientations futures et à la mise sur pied d'une stratégie maritime nationale exhaustive. Le ministre nous a suggéré d'examiner le système portuaire canadien, les services de pilotage, la voie maritime du Saint-Laurent et la Garde côtière canadienne. Selon nous, cet examen a pour objectif la mise au point d'un réseau de transport maritime efficace, fiable et compétitif, à un coût qui nous permettra de maintenir notre compétitivité sur les marchés mondiaux sans compromettre la sécurité et la protection de l'environnement, qui sont d'une importance capitale.

C.	Une nouvelle orientation	33
D.	Renouvellement de la flotte adaptée à la Voie maritime	36
LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE		
A.	Utilisation de la flotte	39
B.	Services à la navigation maritime	39
C.	Aides à la navigation	39
D.	Dragage	40
E.	Services à la navigation maritime	41
F.	Déglaçage	41
G.	Recherche et sauvetage	43
H.	Consultation	43
I.	Navigation de plaisance	44
CONCLUSION		
ANNEXE A — SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS		
ANNEXE B — LISTE DES TÉMOINS		
ANNEXE C — LISTE DES MÉMOIRES		
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT		
OPINION DISSIDENTE DU BLOC QUÉBÉCOIS		
OPINION DISSIDENTE DU PARTI RÉFORMISTE		
PROCÈS-VERBAUX		

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
LE SECTEUR PORTUAIRE	3
A. La structure portuaire actuelle (tableau I)	3
B. Problèmes de la structure actuelle	5
C. Suggestions de réforme	6
UN NOUVEAU SYSTÈME PORTUAIRE NATIONAL :	
LES PORTS COMMERCIAUX	9
A. Le rôle du gouvernement fédéral	9
B. La Société canadienne des ports	9
C. Une nouvelle loi nationale sur le transport maritime	10
D. Politique en matière de dividendes	11
E. Service de police portuaire	12
F. Taxation municipale	13
G. Conseils portuaires	14
LES PORTS NON COMMERCIAUX	15
TRANSITION	22
RELATIONS PATRONAT-SYNDICAT DANS LE SECTEUR DES PORTS	22
PILOTAGE	24
A. Introduction	24
B. Lacunes du système actuel	24
C. Réforme du système	26
UN NOUVEAU RÉGIME DE PILOTAGE	28
LA VOIE MARITIME	30
A. Introduction	30
B. Autonomie	31

Le Comité permanent des transports

a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité a procédé à une étude du secteur maritime au Canada.

REMERCIEMENTS

Le Comité permanent des transports a entrepris l'étude exhaustive du secteur maritime national en février 1995, à la demande du ministre des Transports, et il a convenu de présenter son rapport à la Chambre au plus tard durant la première semaine de mai 1995. L'étude nécessitait un long programme de rencontres, pour l'audition des nombreux intervenants, et la transformation des multiples heures de témoignage en recommandations à incorporer au rapport.

L'entreprise, exécutée dans des délais serrés, n'a été rendue possible que grâce à un effort collectif. Le président et les membres du Comité désirent remercier en premier lieu les particuliers et les représentants d'organismes qui ont soit comparu ou envoyé un mémoire.

Le Comité salue tout spécialement David Cutbertson, expert-conseil auprès du Comité, et John Christopher, agent de recherche de la Bibliothèque du Parlement, pour leur aide professionnelle au cours de l'intense période d'étude. Le Comité veut souligner le travail méticuleux réalisé par M. Cutbertson à l'examen des témoignages et à la rédaction de rapport, dans un laps de temps très restreint.

Une mention spéciale s'impose pour le valeureux personnel des Comités et des Associations parlementaires. Ellen Savage, greffière du Comité, a maintenu le contact avec les nombreux témoins et s'est chargée de tous les détails des déplacements, des séances et de la production du rapport. Chi Hoang a fourni des services de secrétariat impeccables. Sharron Scullion, responsable des voyages et des audiences tenues un peu partout au Canada, nous a procuré un excellent soutien administratif. Le Comité tient aussi à exprimer sa gratitude aux interprètes, aux opérateurs de console, aux transscripteurs, aux traducteurs, et au personnel de publication.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice—présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

MEMBRES

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

MEMBRES ASSOCIÉS

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitreuz
John Duncan
Ivan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

La greffière du Comité

Ellen Savage

(Quorum 6)

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitreuz
John Duncan
Ivan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

ASSOCIATE MEMBERS

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

MEMBERS

Chairperson: Stan Keyes
Vice—Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Le mardi 25 avril 1995
Le mercredi 26 avril 1995
Le jeudi 27 avril 1995
Le lundi 1^{er} mai 1995

Président: Stan Keyes

Tuesday, April 25, 1995
Wednesday, April 26, 1995
Thursday, April 27, 1995
Monday, May 1, 1995

Chairperson: Stan Keyes

Comité permanent des transports

Procès-verbaux et témoignages du

Standing Committee on Transport

Minutes of Proceedings and Evidence of the

CONCERNANT :

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

Y COMPRIS :

Le troisième rapport

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

INCLUDING:

The Third Report

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Edition, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

UNE STRATÉGIE MARITIME NATIONALE

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Stan Keyes, député
Président

Mai 1995

//



Stan Keyes, député
Président
Mai 1995



Une stratégie maritime nationale



Comité permanent des transports

CHAMBRE DES COMMUNES



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 41 (Meetings Nos. 53 to 60)

Wednesday, May 10, 1995

Tuesday, May 16, 1995

Wednesday, May 17 1995

Monday, May 29, 1995

Tuesday, May 30, 1995

Wednesday, May 31, 1995

Thursday, June 1, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 41 (Séances n°s 53 à 60)

Le mercredi 10 mai 1995

Le mardi 16 mai 1995

Le mercredi 17 mai 1995

Le lundi 29 mai 1995

Le mardi 30 mai 1995

Le mercredi 31 mai 1995

Le jeudi 1 juin 1995

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Future Business

Bill C-89, An Act to provide for the continuance of the Canadian National Railway Company under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares of the Company to the public

Main Estimates for the fiscal year 1995-96

CONCERNANT:

Travaux futurs

Projet de loi C-89, Loi prévoyant la prorogation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public

Budget des dépenses principal pour l'exercice financier 1995-1996

APPEARING:

The Honourable Douglas Young,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See end of document)

COMPARAÎT:

L'honorable Douglas Young,
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir fin du document)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Ivan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Ivan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

CORRECTIONS TO ISSUE 39 OF TRANSPORT

Page 36

“Capt Sjoquist: If I may answer...” should be attributed to **Mr. Gralewicz.**

Page 37

“Mr. Gralewicz: No pilot in Canada gets...” should be attributed to **Capt Sjoquist.**

“Mr. Gralewicz: The pilot doesn’t get that;...” should be attributed to **Capt Sjoquist.**

Page 42

“Capt Sjoquist: Let’s put it this way:...” should be attributed to **Mr. Gralewicz.**

“Capt Sjoquist: That’s right,...” should be attributed to **Mr. Gralewicz.**

Page 43

“Capt Sjoquist: For \$385?...” should be attributed to **Mr. Gralewicz.**

CORRECTIONS AU FASCICULE 39 DE TRANSPORT

Page 36

«Capt Sjoquist: Pour répondre à l’une...» devrait être attribué à **M. Gralewicz.**

Page 37

«M. Gralewicz: Aucun pilote au Canada...» devrait être attribué au **Capt Sjoquist.**

«M. Gralewicz: Ce n’est pas le pilote qui...» devrait être attribué au **Capt Sjoquist.**

Page 42

«Capt Sjoquist: Exprimons-le d’une autre,...» devrait être attribué à **M. Gralewicz.**

«Capt Sjoquist: C’est exact,...» devrait être attribué à **M. Gralewicz.**

Page 43

«Capt Sjoquist: Pour 385 \$?...» devrait être attribué à **M. Gralewicz.**

ORDERS OF REFERENCE

1st Session / 35th Parliament

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Tuesday, February 28, 1995:

Pursuant to Standing Order 81(6), Mr. Eggleton (President of the Treasury Board), seconded by Mr. Gagliano (Secretary of State (Parliamentary Affairs) and Deputy Leader of the Government in the House of Commons), moved,—That the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1996, be referred to the several Standing Committees of the House as follows:

To the Standing Committee on Transport

Privy Council, Vote 15.

Transport, Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45 and 50.

The question was put on the motion and it was agreed to.

ATTEST

Extract from the Journals of the House of Commons of Monday, May 15, 1995:

Pursuant to Standing Order 45(5)(a), the House proceeded to the taking of the deferred recorded division on the motion of Mr. Young (Minister of Transport), seconded by Mr. Dingwall (Minister of Public Works and Government Services and Minister for the Atlantic Canada Opportunities Agency),—That Bill C-89, An Act to provide for the continuance of the Canadian National Railway Company under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares of the Company to the public, be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

The question was put on the motion and it was agreed to on division.

ATTEST

ORDRES DE RENVOI1^{re} Session / 35^e Législature

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mardi 28 février 1995:

Conformément à l'article 81(6) du Règlement, M. Eggleton (président du Conseil du Trésor), appuyé par M. Gagliano (secrétaire d'État (Affaires parlementaires) et leader adjoint du gouvernement à la Chambre des communes), propose,—Que le Budget des dépenses principal pour l'exercice se terminant le 31 mars 1996, soit renvoyé aux divers Comités permanents de la Chambre, comme suit:

Au Comité permanent des transports

Conseil privé, crédit 15.

Transports, crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45 and 50.

La motion, mise aux voix, est agréée.

ATTESTÉ

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du lundi 15 mai 1995:

Conformément à l'article 45(5)a) du Règlement, la Chambre procède au vote par appel nominal différé sur la motion de M. Young (ministre des Transports), appuyé par M. Dingwall (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique),—Que le projet de loi C-89, Loi prévoyant la prorogation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, soit renvoyé immédiatement au Comité permanent des transports.

La motion, mise aux voix, est agréée par vote.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU
Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

Friday, June 2, 1995

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FOURTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, May 16, 1995, your Committee has considered Bill C-89, An Act to provide for the continuance of the Canadian National Railway Company under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares of the Company to the public, and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings relating to this Bill (Issue No. 41, which includes this Report) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 2 juin 1995

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 16 mai 1995, votre Comité a étudié le projet de loi C-89, Loi prévoyant la prorogation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des Procès-verbaux relatifs à ce projet de loi (fascicule n° 41, qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

STAN KEYES

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 10, 1995

(Meeting No. 53)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 237-C, Centre Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Anna Terrana.

Acting Members present: Raymond Bonin for Joe Fontana; Bob Nault for Charles Hubbard.

Associate Member present: Vic Althouse.

Other Member present: Marlene Cowling.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider future business.

At 3:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MAY 16, 1995

(Meeting No. 54)

The Standing Committee on Transport met at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, and Anna Terrana.

Associate Members present: Vic Althouse and Elsie Wayne.

Other Members present: Marlene Cowling and Bob Nault.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant. *From the Legislative Counsel Office:* Michael Clegg, Legislative Counsel.

Appearing: The Hon. Douglas Young, Minister of Transport.

The Order of Reference dated Monday, May 15, 1995 being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-89, An Act to provide for the continuance of the Canadian National Railway Company under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares of the Company to the public, be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

The Chairman called Clause 1.

The Minister made an opening statement and answered questions.

At 5:12 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 10 MAI 1995

(Séance n° 53)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports tient une séance à huis clos à 15 h 40, dans la salle 237-C de l'édifice du Centre, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Raymond Bonin pour Joe Fontana et Bob Nault pour Charles Hubbard.

Membre associé présent: Vic Althouse.

Autre député présent: Marlene Cowling.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Le Comité examine ses travaux à venir.

À 15 h 55, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 16 MAI 1995

(Séance n° 54)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 37, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membres associés présents: Vic Althouse et Elsie Wayne.

Autres députés présents: Marlene Cowling et Bob Nault.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant. *Du Bureau des conseillers législatifs:* Michael Clegg, conseiller législatif.

Comparaît: L'honorable Douglas Young, ministre des Transports.

Lecture est donné de l'ordre de renvoi du 15 mai 1995:

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-89, Loi prévoyant la prorogation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, soit renvoyé au Comité permanent des transports.

Le président met l'article 1 en délibération.

Le ministre fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 12, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

WEDNESDAY, MAY 17, 1995
(Meeting No. 55)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier, and Anna Terrana.

Acting Member present: Denis Paradis for Raymond Lavigne.

Associate Member present: Vic Althouse.

Other Members present: Marlene Cowling and Bob Nault.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Canadian National Railways: Paul Tellier, President and Chief Executive Officer; Yvon H. Masse, Executive Vice-President and Chief Financial Officer; Jack T. McBain, Senior Vice-President, Operations.

The Committee resumed consideration of Bill C-89, An Act to provide for the continuance of the Canadian National Railway Company under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares of the Company to the public. (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, May 16, 1995, Issue No. 41.*)

On Clause 1.

Paul Tellier made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 5:09 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, MAY 29, 1995
(Meeting No. 56)

The Standing Committee on Transport met at 6:37 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, and Stan Keyes.

Acting Member present: Marlene Cowling for Joe Fontana.

Other Member present: Bob Nault.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From Wood Gundy Inc.: Tom Woods, Vice-President and Director.

The Committee resumed consideration of Bill C-89, An Act to provide for the continuance of the Canadian National Railway Company under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares of the Company to the public. (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, May 16, 1995, Issue No. 41.*)

LE MERCREDI 17 MAI 1995
(Séance n° 55)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 30, dans la salle 701, La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Denis Paradis pour Raymond Lavigne.

Membre associé présent: Vic Althouse.

Autres députés présents: Marlene Cowling et Bob Nault.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada: Paul Tellier, président-directeur général; Yvon H. Masse, vice-président exécutif et chef des services financiers; Jack T. McBain, premier vice-président, Opérations.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-89, Loi prévoyant la prorogation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public. (*Voir les Procès-verbaux du mardi 16 mai 1995, fascicule n° 41*)

Article 1.

Paul Tellier fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 09, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 29 MAI 1995
(Séance n° 56)

Le Comité permanent des transports se réunit à 18 h 37, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Marlene Cowling pour Joe Fontana.

Autre député présent: Bob Nault.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoïn: De Wood Gundy Inc.: Tom Woods, vice-président et directeur.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-89, Loi prévoyant la prorogation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public. (*Voir les Procès-verbaux du mardi 16 mai 1995, fascicule n° 41*)

Tom Woods made a statement and answered questions.
At 8:14 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MAY 30, 1995
(Meeting No. 57)

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jake Hoeppner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Anna Terrana.

Associate Member present: Elsie Wayne.

Other Members present: Bob Nault and Marlene Cowling.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Nesbit Burns Inc.: Gordon Lackenbauer, Deputy Chairman. From Scotia McLeod Inc.: David Wilson, President. From Goldman, Sachs & Co.: Mark Tercek, Vice-President. From CP Rail: Rob Ritchie, President and Chief Executive Officer; Katharine Braid, Executive Vice-President.

The Committee resumed consideration of Bill C-89, An Act to provide for the continuance of the Canadian National Railway Company under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares of the Company to the public. (See *Minutes of Proceedings dated Tuesday, May 16, 1995, Issue No. 41.*)

Gordon Lackenbauer, David Wilson and Mark Tercek made opening statements and answered questions.

Rob Ritchie made an opening statement and, with Katharine Braid, answered questions.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MAY 30, 1995
(Meeting No. 58)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jim Jordan, Stan Keyes, and Anna Terrana.

Associate Member present: Elsie Wayne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Trucking Association: Gilles J. Bélanger, President; David H. Bradley, President, Ontario Trucking Association; Kenneth Maclaren, Consultant. From Prairie Pools: Ray Howe, Chairman; Richard Wansbutter, Director of Marketing and Transportation, Saskatchewan Wheat Pool; Terry Harasym, Director, Policy and Economic Research Division, Saskatchewan Wheat Pool. From Western Canadian Shippers Coalition: Tom Culham, Chairman; Richard

Tom Woods fait une déclaration et répond aux questions.
À 20 h 14, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 30 MAI 1995
(Séance n° 57)

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 35, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jake Hoeppner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Anna Terrana.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Autres députés présents: Bob Nault et Marlene Cowling.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Nesbit Burns Inc.: Gordon Lackenbauer, vice-président. De Scotia McLeod Inc.: David Wilson, président. De Goldman, Sachs & Co.: Mark Tercek, vice-président. Du CP Rail: Rob Ritchie, président-directeur général; Katharine Braid, vice-présidente générale.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-89, Loi prévoyant la prorogation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public. (Voir les Procès-verbaux du mardi 16 mai 1995, fascicule n° 41)

Gordon Lackenbauer, David Wilson et Mark Tercek font des déclarations et répondent aux questions.

Rob Ritchie fait une déclaration puis, avec Katharine Braid, répond aux questions.

À 12 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 30 MAI 1995
(Séance n° 58)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jim Jordan, Stan Keyes et Anna Terrana.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association canadienne du camionnage: Gilles J. Bélanger, président; David H. Bradley, président, Association de camionnage de l'Ontario; Kenneth Maclaren, expert-conseil. Du Syndicat du blé des Prairies: Ray Howe, président, Richard Wansbutter, directeur de la commercialisation et du transport, Syndicat du blé de la Saskatchewan; Terry Harasym, directeur, Division de la recherche en politique et en économie, Syndicat du blé de la

Whittington, Vice-President, Marketing, Luscar Ltd. *From the Halifax Port Corporation:* Merv Russell, Chairman; David Bellefontaine, President and Chief Executive Officer; Patricia McDermott, Vice President, Marketing.

The Committee resumed consideration of Bill C-89, An Act to provide for the continuance of the Canadian National Railway Company under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares of the Company to the public. (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, May 16, 1995, Issue No. 41.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 5:02 o'clock p.m., the meeting was suspended.

At 6:10 o'clock p.m., the meeting was resumed.

The witnesses made statements and answered questions.

At 7:00 o'clock p.m., by unanimous consent, the Committee proceeded to consideration of its Order of Reference from the House of Commons dated Tuesday, February 28, 1995, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1996.

Jim Gouk moved, — That Vote 10 for Transport Canada in the amount of \$329,139,000 be reduced by \$23,451,889 (\$135,223,380 over three years/sunset provisions).

After debate thereon, the question being put on the motion, it was negatived on the following division: Yeas; 1, Nays; 5.

Jim Gouk moved, — That Vote 30 for Transport Canada in the amount of \$4,340,000 be reduced by \$2,358,000 (\$2,973,000 over three years from 94-95).

And debate thereon, the question being put on the motion, it was negatived on the following division: Yeas; 1, Nays; 5.

At 7:08 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, MAY 31, 1995
(Meeting No. 59)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Anna Terrana.

Associate Member present: Elsie Wayne.

Other Member present: Bill Blaikie.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Transport 2000: Harry Gow, Vice-President; Bob Evans, Immediate Past President. *From Canadian Auto Workers (CAW):* Abe Rosner, National Staff Representative, Rail Division; Jo-Ann Hannah, National Representative, Pension and Benefits. *From United Transportation Union:* Ron Bennett, Canadian Legislative Director; Robert Michaud, Chairperson, Quebec Legislative Board.

Saskatchewan. *De la «Western Canadian Shippers Coalition:* Tom Culham, président; Richard Whittington, vice-président, Commercialisation, Luscar Ltd. *De la Société du port de Halifax:* Merv Russell, président, David Bellefontaine, président-directeur général; Patricia McDermott, vice-présidente à la commercialisation.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-89, Loi prévoyant la prorogation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public. (*Voir les Procès-verbaux du mardi 16 mai 1995, fascicule n° 41*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 17 h 02, le Comité suspend ses travaux.

À 18 h 10, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 19 heures, sur consentement unanime, conformément à l'ordre de renvoi de la Chambre des communes du mardi 28 février 1995, le Comité étudie le Budget des dépenses principal pour l'exercice se terminant le 31 mars 1996.

Jim Gouk propose, — Que le crédit 10 de Transports Canada, au montant de 329 139 000 \$, soit réduit de 23 451 889 \$ (135 223 380 \$ sur trois ans/dispositions de réexamen).

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée par 5 voix contre 1.

Jim Gouk propose, — Que le crédit 30 de Transports Canada, au montant de 4 340 000 \$, soit réduit de 2 358 000 \$, (2 973 000 \$ sur trois ans à compter de 1994-1995).

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée par 5 voix contre 1.

À 19 h 08, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 31 MAI 1995
(Séance n° 59)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Anna Terrana.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Autre député présent: Bill Blaikie.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Transport 2000: Harry Gow, vice-président; Bob Evans, dernier ancien président. *Des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA):* Abe Rosner, représentant national du personnel, Division du rail; Jo-Ann Hannah, représentante nationale, Pension et avantages sociaux. *Des Travailleurs unis des transports:* Ron Bennett, directeur canadien, Législation; Robert Michaud, président du conseil de la législation (Québec).

The Committee resumed consideration of Bill C-89, An Act to provide for the continuance of the Canadian National Railway Company under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares of the Company to the public. (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, May 16, 1995, Issue No. 41.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 6:16 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

THURSDAY, JUNE 1, 1995
(Meeting No. 60)

The Standing Committee on Transport met at 9:03 o'clock a.m. this day, in Room 209, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier, and Anna Terrana.

Acting Member present: Glen McKinnon for Raymond Lavigne.

Other Member present: Philippe Paré.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant. *From the Legislative Counsel Office:* Michael Clegg, Legislative Counsel; Charles Bellemare, Procedural Clerk.

Witness(es): From the "Coalition pour la sauvegarde du Pont de Québec": Jacques Jobin, Spokesman for the Coalition. *From Canadian Pulp and Paper Association:* David Church, Director, Transportation, Recycling and Purchasing; Russ Lewis, Director, Transport, Stone-Consolidated Corporation. *From United Grain Growers:* Ted Allen, President. *From the Department of Transport:* Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination.

The Committee resumed consideration of Bill C-89, An Act to provide for the continuance of the Canadian National Railway Company under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares of the Company to the public. (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, May 16, 1995, Issue No. 41.*)

The witnesses made statements and answered questions.

Pursuant to Standing Order 75(1), consideration of Clause 1 was postponed.

Clauses 2, 3, 4, and 5 carried severally.

On Clause 6.

After debate, Clause 6 carried on the following recorded division:

YEAS:

Joe Fontana	Jim Jordan
Jim Gouk	Glen McKinnon
Charles Hubbard	Anna Terrana—(6)

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-89, Loi prévoyant la prorogation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public. (*Voir les Procès-verbaux du mardi 16 mai 1995, fascicule n° 41*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 18 h 16, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

LE JEUDI 1^{er} JUIN 1995
(Séance n° 60)

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 03, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Glen McKinnon pour Raymond Lavigne.

Autre député présent: Philippe Paré.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant. *Du Bureau des conseillers législatifs:* Michael Clegg, conseiller législatif, et Charles Bellemare, Greffier de procédure.

Témoins: De la Coalition pour la sauvegarde du Pont de Québec: Jacques Jobin, porte-parole de la Coalition. *De l'Association canadienne des pâtes et papiers:* David Church, directeur général, Transport, Recyclage et Approvisionnement; Russ Lewis, directeur général, Transport, «Stone-Consolidated Corporation». *De l'Union des producteurs de grain liée:* Ted Allen, président. *Du ministère des Transports:* Moya Greene, sous-ministre adjoint, Groupe des politiques et coordination.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-89, Loi prévoyant la prorogation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public. (*Voir les Procès-verbaux du mardi 16 mai 1995, fascicule n° 41*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

Conformément au paragraphe 75(1) du Règlement, l'étude de l'article 1 est reportée.

Les articles 2, 3, 4 et 5 sont adoptés séparément.

Article 6

Après débat, l'article 6, mis aux voix par vote inscrit, est adopté.

POUR:

Joe Fontana	Jim Jordan
Jim Gouk	Glen McKinnon
Charles Hubbard	Anna Terrana—(6)

NAYS:

Michel Guimond Paul Mercier—(2)

Clause 7 carried.

On Clause 8.

Paul Mercier moved, — That Clause 8 be amended by adding immediately after line 26 on page 5 the following:

“(5.1) Paragraphs 5(a), (b) and (c) apply only to

(a) persons who are Canadian citizens who have the right to permanent residence in Canada, and

(b) corporations that are incorporated in Canada and are not controlled by one or more persons who are neither Canadian citizens nor persons with the right of permanent residence in Canada nor by one or more corporations that are incorporated outside Canada.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following recorded division:

YEAS:

Michel Guimond Paul Mercier—(2)

NAYS:

Joe Fontana Jim Jordan
Jim Gouk Glen McKinnon
Charles Hubbard Anna Terrana—(6)

And the question being put on Clause 8, it carried on the following recorded division:

YEAS:

Joe Fontana Glen McKinnon
Charles Hubbard Anna Terrana—(5)
Jim Jordan

NAYS:

Jim Gouk Paul Mercier—(3)
Michel Guimond

Clauses 9, 10, and 11 carried severally.

Jim Gouk moved, —That a new clause be inserted by adding immediately after line 13 on page 7 the following:

“11.1 (1) Any person who, directly or indirectly, obtains a direct or indirect benefit from trading in shares of CN as a result of insider information is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding the greater of

(a) one hundred thousand dollars, and

(b) the total market value of all CN shares purchased or sold, as principle or as agent, by the person after the time the person received the insider information.

(2) Subsection (1) applies to

(a) a person who receives insider information as a result of a position of employment, an office or a professional or contractual relationship, or

CONTRE:

Michel Guimond Paul Mercier—(2)

L'article 7 est adopté.

Article 8

Paul Mercier propose—Que l'on modifie l'article 8 en ajoutant ce qui suit immédiatement après la ligne 19, à la page 5:

«(5.1) Les alinéas 5a), b) et c) s'appliquent seulement :

a) aux personnes qui ont la citoyenneté canadienne ou qui sont résidents permanents au Canada;

b) aux sociétés constituées au Canada qui ne sont pas contrôlées par des personnes qui ne sont ni citoyens canadiens, ni résidents permanents au Canada, non plus que par des personnes morales constituées à l'étranger.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix par vote inscrit, est rejeté.

POUR:

Michel Guimond Paul Mercier—(2)

CONTRE:

Joe Fontana Jim Jordan
Jim Gouk Glen McKinnon
Charles Hubbard Anna Terrana—(6)

L'article 8, mis aux voix par vote inscrit, est adopté à la majorité des voix.

POUR:

Joe Fontana Glen McKinnon
Charles Hubbard Anna Terrana—(5)
Jim Jordan

CONTRE:

Jim Gouk Paul Mercier—(3)
Michel Guimond

Les articles 9, 10 et 11 sont adoptés séparément.

Jim Gouk propose—Que l'on ajoute la nouvelle clause suivante immédiatement après la ligne 12, à la page 7:

«(11.1 (1) Toute personne qui obtient directement ou indirectement un avantage immédiat ou incident d'opérations sur les actions du CN en raison de renseignements d'initié est coupable d'une infraction et passible sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale :»

a) soit de cent mille dollars

b) soit d'une somme égale à la valeur totale au marché de toutes les actions du CN acquises ou vendues, à titre de commettant ou d'agent, après que la personne a obtenu les renseignements d'initié.

(2) Le paragraphe (1) s'applique :

a) à toute personne qui a pris connaissance de renseignements d'initié en raison de son emploi, d'une charge ou d'un contrat de service ou d'entreprise;

(b) a person who receives insider information from a person mentioned in paragraph (a) knowing that the information is insider information, or in circumstances where it would be clear to a reasonable person that the information is insider information.

(3) In subsections (1) and (2), "insider information" means information relating to CN, its operations, its business opportunities or its finances that is not generally available to the public and which may give an advantage in trading in shares of CN.

After debate, the question being put on the motion, it was negated on the following recorded division:

YEAS:

Jim Gouk Paul Mercier—(3)
Michel Guimond

NAYS:

Joe Fontana Glen McKinnon
Charles Hubbard Anna Terrana—(5)
Jim Jordan

On Clause 12.

Jim Gouk moved, — That Clause 12 be amended

(a) by striking out line 14 on page 7 and substituting the following therefor:

"12. (1) Subject to subsections (2) and (3), the Minister, with the approval of the"; and

(b) by adding immediately after line 30 on page 7 the following:

"(2) No debt of CN owed to Her Majesty in right of Canada may be cancelled, or forgiven or reduced except by payment.

(3) No payment of any debt owed by CN may be made from the Consolidated Revenue Fund for the purposes of this section

(a) until all proceeds of sales referred to in paragraph (1)(c) have been applied to the reduction of the debt of CN, and,

(b) except to the extent necessary after such reduction to reduce the total debt of CN to one billion five hundred million dollars."

After debate, the question being put on the amendment, it was negated on the following division:

YEAS:

Jim Gouk Charles Hubbard—(2)

NAYS:

Joe Fontana Paul Mercier
Michel Guimond Glen McKinnon
Jim Jordan Anna Terrana—(6)

After debate, the question being put on the Clause, it carried: Yeas; 5, Nays; 3.

Clauses 13, 14, and 15 carried severally.

b) à toute personne qui acquiert les renseignements d'initié d'une personne visée à l'alinéa a) sachant qu'il s'agit de renseignements d'initié ou dans des circonstances telles qu'il apparaîtrait clairement à une personne raisonnable qu'il s'agit de renseignements d'initié.

(3) Pour l'application des paragraphes (1) et (2) «renseignements d'initié» s'entend de renseignements concernant le CN, ses opérations, ses occasions d'affaires ou ses finances qui ne sont pas accessibles au public et qui peuvent procurer un avantage relativement aux transactions sur les actions du CN.

Après débat, la motion, mise aux voix par vote inscrit, est rejetée.

POUR:

Jim Gouk Paul Mercier—(3)
Michel Guimond

CONTRE:

Joe Fontana Glen McKinnon
Charles Hubbard Anna Terrana—(5)
Jim Jordan

Article 12

Jim Gouk propose — Que l'on modifie l'article 12

a) en retranchant la ligne 13, à la page 7, et en la remplaçant par ce qui suit :

«12. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le ministre peut, avec l'agrément du»

b) en ajoutant immédiatement après la ligne 29, à la page 7, ce qui suit :

«(2) Les dettes du CN envers Sa Majesté ne sont susceptibles, ni de diminution, ni d'extinction, si ce n'est par paiement, ni ne sont susceptibles de remise.

(3) Pour l'application du présent article, il ne peut être prélevé sur le Trésor afin de rembourser les dettes du CN :

a) avant que le produit total de la vente des titres mentionnés à l'alinéa (1)c) n'ait été appliqué à la réduction des dettes du CN;

b) si ce n'est dans la seule mesure nécessaire pour réduire la dette globale du CN à un milliard cinq cents millions de dollars, après avoir procédé à la réduction des dettes mentionnée à l'alinéa a).»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

POUR:

Jim Gouk Charles Hubbard—(2)

CONTRE:

Joe Fontana Paul Mercier
Michel Guimond Glen McKinnon
Jim Jordan Anna Terrana—(6)

Après débat, l'article, mis aux voix, est adopté: Pour, 5; Contre, 3.

Les articles 13, 14 et 15 sont adoptés séparément.

Clause 16 carried on the following recorded division:

YEAS:

Joe Fontana	Jim Jordan
Jim Gouk	Glen McKinnon
Charles Hubbard	Anna Terrana—(6)

NAYS:

Michel Guimond	Paul Mercier—(2)
----------------	------------------

Jim Gouk moved,—That a new clause be inserted by adding immediately after line 15 on page 8 the following:

“16.1. During the ten years following continuation day CN shall not sell or abandon the rail line between Montreal and Halifax, or discontinue or substantially impair freight service on that line.”

After debate, the question was put on the amendment.

And the result of the vote on the following recorded division having been announced:

YEAS:

Jim Gouk	Charles Hubbard
Michel Guimond	Paul Mercier—(4)

NAYS:

Joe Fontana	Glen McKinnon
Jim Jordan	Anna Terrana—(4)

The Chair voted in the negative.

Accordingly, the motion was negatived.

Clauses 17, 18, 19, 20, and 21 carried severally.

Schedules I and II carried severally.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill carried on the following recorded division:

YEAS:

Joe Fontana	Jim Jordan
Jim Gouk	Glen McKinnon
Charles Hubbard	Anna Terrana—(6)

NAYS:

Michel Guimond	Paul Mercier—(2)
----------------	------------------

And the question being put,—Shall the Chairperson report Bill C-89 to the House?

It was agreed to, on division.

At 11:34 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Charles Bellemare

Legislative Clerk

Ellen Savage

Clerk of the Committee

L'article 16, mis aux voix par vote inscrit, est adopté à la majorité des voix:

POUR:

Joe Fontana	Jim Jordan
Jim Gouk	Glen McKinnon
Charles Hubbard	Anna Terrana—(6)

CONTRE:

Michel Guimond	Paul Mercier—(2)
----------------	------------------

Jim Gouk propose—Que l'on ajoute la nouvelle clause suivante immédiatement après la ligne 17, à la page 8:

«16.1 Pendant dix ans à compter de la prorogation, il est interdit au CN d'abandonner ou d'aliéner la liaison ferroviaire entre Montréal et Halifax et d'éliminer ou de diminuer considérablement le service fret sur cette liaison.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix.

Le résultat du vote inscrit est le suivant:

POUR:

Jim Gouk	Charles Hubbard
Michel Guimond	Paul Mercier—(4)

CONTRE:

Joe Fontana	Glen McKinnon
Jim Jordan	Anna Terrana—(4)

Le président vote contre l'amendement.

La motion est rejetée.

Les articles 17, 18, 19, 20 et 21 sont adoptés séparément.

Les annexes I et II sont adoptées séparément.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi, mis aux voix par vote inscrit, est adopté à la majorité des voix.

POUR:

Joe Fontana	Jim Jordan
Jim Gouk	Glen McKinnon
Charles Hubbard	Anna Terrana—(6)

CONTRE:

Michel Guimond	Paul Mercier—(2)
----------------	------------------

La question posée est la suivante: —Le président doit-il faire rapport du projet de loi C-89 à la Chambre?

La motion est adoptée à la majorité des voix.

À 11 h 34, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier législatif

Charles Bellemare

La greffière du Comité

Ellen Savage

WITNESSES

Wednesday, May 17, 1995 (Meeting No. 55)

Canadian National Railways:

Yvon H. Masse, Executive Vice-President and Chief Financial Officer;

Jack T. McBain, Senior Vice-President, Operations;

Paul Tellier, President and Chief Executive Officer.

Monday, May 29, 1995 (Meeting No. 56)

Wood Gundy Inc.:

Tom Woods, Vice-President and Director.

Tuesday, May 30, 1995 (Meeting No. 57)

CP Rail:

Katharine Braid, Executive Vice-President;

Rob Ritchie, President and Chief Executive Officer.

Goldman, Sachs & Co.:

Mark Tercek, Vice-President.

Nesbit Burns Inc.:

Gordon Lackenbauer, Deputy Chairman.

Scotia McLeod Inc.:

David Wilson, President.

Tuesday, May 30, 1995 (Meeting No. 58)

Canadian Trucking Association:

Gilles J. Bélanger, President;

David H. Bradley, President, Ontario Trucking Association;

Kenneth Maclaren, Consultant.

Halifax Port Corporation:

David Bellefontaine, President and Chief Executive Officer;

Patricia McDermott, Vice President, Marketing;

Merv Russell, Chairman.

Prairie Pools:

Terry Harasym, Director, Policy and Economic Research Division, Saskatchewan Wheat Pool;

Ray Howe, Chairman;

Richard Wansbutter, Director of Marketing and Transportation, Saskatchewan Wheat Pool.

Western Canadian Shippers Coalition:

Tom Culham, Chairman;

Richard Whittington, Vice-President, Marketing, Luscar Ltd.

Wednesday, May 31, 1995 (Meeting No. 59)

Canadian Auto Workers (CAW):

Jo-Ann Hannah, National Representative, Pension and Benefits;

Abe Rosner, National Staff Representative, Rail Division.

Transport 2000:

Bob Evans, Immediate Past President;

Harry Gow, Vice-President.

United Transportation Union:

Ron Bennett, Canadian Legislative Director;

Robert Michaud, Chairperson, Quebec Legislative Board.

Thursday, June 1, 1995 (Meeting No. 60)

Canadian Pulp and Paper Association:

David Church, Director, Transportation, Recycling and Purchasing;

Russ Lewis, Director, Transport, Stone-Consolidated Corporation.

"Coalition pour la sauvegarde du Pont de Québec":

Jacques Jobin, Spokesperson for the Coalition.

Department of Transport:

Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination.

United Grain Growers:

Ted Allen, President.

TÉMOINS

Le mercredi 17 mai 1995 (Séance n° 55)

Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada:

Yvon H. Masse, vice-président exécutif et chef de la direction financière;

Jack T. McBain, premier vice-président, Exploitations;

Paul Tellier, président-directeur général.

Le lundi 29 mai 1995 (Séance n° 56)

Wood Gundy Inc.:

Tom Woods, vice-président et administrateur.

Le mardi 30 mai 1995 (Séance n° 57)

CP Rail:

Katharine Braid, vice-présidente exécutive;

Rob Ritchie, président et chef de la direction.

Goldman, Sachs & Co.:

Mark Tercek, vice-président.

Nesbit Burns Inc.:

Gordon Lackenbauer, vice-président.

Scotia McLeod Inc.:

David Wilson, président.

Le mardi 30 mai 1995 (Séance n° 58)

Association canadienne du camionnage:

Gilles J. Bélanger, président;

David H. Bradley, président, Association du camionnage de l'Ontario;

Kenneth Maclaren, consultant.

«Prairie Pools»:

Terry Harasym, directeur, Politiques et recherche économique, «Saskatchewan Wheat Pool»;

Ray Howe, président;

Richard Wansbutter, directeur, Marketing et Transports, «Saskatchewan Wheat Pool».

Société du port de Halifax:

David Bellefontaine, président-directeur général;

Patricia McDermott, vice-présidente, Marketing;

Merv Russell, président.

«Western Canadian Shippers Coalition»:

Tom Culham, président;

Richard Whittington, vice-président, Marketing, Luscar Ltd.

Le mercredi 31 mai 1995 (Séance n° 59)

Syndicat national des travailleur(euse)s de l'automobile du Canada (TCA):

Jo-Ann Hannah, représentante nationale, Régimes de retraite et d'avantages sociaux;

Abe Rosner, représentant national, Chemins de fer.

Transport 2000:

Bob Evans, président sortant;

Harry Gow, vice-président.

Travailleurs unis des transports:

Ron Bennett, directeur législatif national;

Robert Michaud, président, comité législatif du Québec.

Le jeudi 1 juin 1995 (Séance n° 60)

Association canadienne des pâtes et papiers:

David Church, directeur général, Transport, Recyclage et Approvisionnement;

Russ Lewis, directeur général, Transport, «Stone-Consolidated Corporation».

Coalition pour la sauvegarde du Pont de Québec:

Jacques Jobin, porte-parole de la Coalition.

Ministère des Transports:

Moya Greene, sous-ministre adjoint, Groupe des politiques et coordination.

«United Grain Growers»:

Ted Allen, président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 42 (Meetings Nos. 61 to 69)

Thursday, September 21, 1995
Wednesday, October 4, 1995
Thursday, October 5, 1995
Monday, October 16, 1995
Tuesday, October 17, 1995
Wednesday, October 18, 1995
Thursday, October 19, 1995
Monday, October 23, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 42 (Séances n°s 61 à 69)

Le jeudi 21 septembre 1995
Le mercredi 4 octobre 1995
Le jeudi 5 octobre 1995
Le lundi 16 octobre 1995
Le mardi 17 octobre 1995
Le mercredi 18 octobre 1995
Le jeudi 19 octobre 1995
Le lundi 23 octobre 1995

Président: Stan Keyes

*Minutes of Proceedings of the Standing Committee on***Transport***Procès-verbaux du Comité permanent des***Transports**

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 106(1), election of Chair

Bill C-101, Canada Transportation Act

CONCERNANT :

Conformément à l'article 106(1) du Règlement, élection du président

Projet de loi C-101, Loi sur les transports du Canada

APPEARING:

The Honourable Douglas Young, Minister of Transport

WITNESSES:

(See end of document)

COMPARAÎT:

L'honorable Douglas Young, ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir fin du document)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

David Chatters
Joe Comuzzi
Joe Fontana
Michel Guimond
Jim Gouk
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(13)

Associate Members

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Bernie Collins
Marlene Cowling
Wayne Easter
Ivan Grose
Dick Harris
Jake E. Hoepfner
Ovid L. Jackson
Bernard Patry
Elsie Wayne—(11)

(Quorum 6)

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

David Chatters
Joe Comuzzi
Joe Fontana
Michel Guimond
Jim Gouk
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(13)

Membres associés

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Bernie Collins
Marlene Cowling
Wayne Easter
Ivan Grose
Dick Harris
Jake E. Hoepfner
Ovid L. Jackson
Bernard Patry
Elsie Wayne—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

ORDER OF REFERENCE

1st Session / 35th Parliament

Extract from the Journals of the House of Commons of Monday, October 2, 1995:

Pursuant to Standing Order 45, the House proceeded to the taking of the deferred recorded division on the motion of Mr. Young (Minister of Transport), seconded by Mr. Robichaud (Secretary of State (Agriculture and Agri-Food, Fisheries and Oceans)),—That Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts as a consequence, be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

The question was put on the motion and it was agreed to on division.

Accordingly, the Bill was referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

1^{re} Session / 35^e Législature

Extrait des Journaux de la Chambre des communes du lundi 2 octobre 1995:

Conformément à l'article 45 du Règlement, la Chambre procède au vote par appel nominal différé sur la motion de M. Young (ministre des Transports), appuyé par M. Robichaud (secrétaire d'État (Agriculture et Agroalimentaire, Pêches et Océans)),—Que le projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois, soit renvoyé immédiatement au Comité permanent des transports.

La motion, mise aux voix, est agréée par vote.

En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, SEPTEMBER 21, 1995
(Meeting No. 61)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 209, West Block, for the purpose of electing a Chairperson and two Vice-Chairpersons.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier and Anna Terrana.

Acting Members present: Dick Harris for Dave Chatters; Mark Assad for Raymond Lavigne.

The Clerk presided over the election of the Chairman.

On motion of Michel Guimond, it was agreed, — That Stan Keyes do take the Chair as Chairman of this Committee.

On motion of Mark Assad, it was agreed, — That Joe Comuzzi be elected Vice-Chairman (Government).

Dick Harris moved, — That Jim Gouk be elected Vice-Chairman (Opposition).

After debate, the question being put on the motion it was negatived on the following recorded division

YEAS:

Jim Gouk Richard Harris—(2)

NAYS:

Mark Assad Charles Hubbard
Joe Comuzzi Jim Jordan
Joe Fontana Paul Mercier
Michel Guimond Anna Terrana—(8)

Paul Mercier moved, — That Michel Guimond be elected Vice-Chairman (Opposition).

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to on the following recorded division

YEAS:

Mark Assad Charles Hubbard
Joe Comuzzi Jim Jordan
Joe Fontana Paul Mercier
Michel Guimond Anna Terrana—(8)

NAYS:

Jim Gouk Richard Harris—(2)

Jim Gouk moved, — That the Committee instruct the Clerk to inquire about the procedure to be followed in Committee for the Election of Vice-Chair in the event there is a change of Political Party for the Official Opposition in the House.

After debate, the question put on the motion, it was, by a show of hands, defeated 5 Nays, 3 Yeas.

At 10:25 o'clock a.m. on motion of Mark Assad, the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 21 SEPTEMBRE 1995
(Séance n° 61)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 05, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, pour élire un président et deux vices-présidents.

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Dick Harris pour Dave Chatters; Mark Assad pour Raymond Lavigne.

Le greffier procède à l'élection du président.

Sur la motion de Michel Guimond, il est convenu — Que Stan Keyes exerce la présidence du Comité.

Sur la motion de Mark Assad, il est convenu — Que Joe Comuzzi soit élu vice-président du Comité pour le gouvernement.

Dick Harris propose — Que Jim Gouk soit élu vice-président du Comité pour l'opposition.

Après débat, la motion, mise aux voix par vote inscrit, est rejetée.

POUR:

Jim Gouk Richard Harris—(2)

CONTRE:

Mark Assad Charles Hubbard
Joe Comuzzi Jim Jordan
Joe Fontana Paul Mercier
Michel Guimond Anna Terrana—(8)

Paul Mercier propose — Que Michel Guimond soit élu vice-président du Comité pour l'opposition.

Après débat, la motion, mise aux voix par vote inscrit, est adoptée à la majorité.

POUR:

Mark Assad Charles Hubbard
Joe Comuzzi Jim Jordan
Joe Fontana Paul Mercier
Michel Guimond Anna Terrana—(8)

CONTRE:

Jim Gouk Richard Harris—(2)

Jim Gouk propose — Qu'ordre soit donné au greffier de se renseigner sur la procédure à suivre au Comité pour l'élection du vice-président advenant qu'un autre parti politique forme l'opposition à la Chambre des communes.

Après débat, la motion, mise aux voix par vote à main levée, est rejetée par 5 voix contre 3.

À 10 h 25, sur la motion de Mark Assad, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

At 10:26 o'clock a.m., the Committee proceeded to consider its future business.

At 10:48 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, OCTOBER 4, 1995
(Meeting No. 62)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier and Anna Terrana.

Acting Members present: Marlene Cowling for Jim Jordan; Georgette Sheridan for Raymond Lavigne.

Associate Member present: Elsie Wayne.

Other Member present: Len Taylor.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Appearing: The Honourable Doug Young, Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: Moya Greene, Assistant Deputy Minister.

The Order of Reference dated October 2, 1995 being read as follows:

ORDERED: That Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts as a consequence, be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

The Minister made an opening statement and, with Moya Greene, answered questions.

At 4:55 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

THURSDAY, OCTOBER 5, 1995
(Meeting No. 63)

The Standing Committee on Transport met at 9:33 o'clock a.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier and Anna Terrana.

Other Members present: Georgette Sheridan and Marlene Cowling.

À 10 h 26, le Comité examine ses travaux à venir.

À 10 h 48, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 4 OCTOBRE 1995
(Séance n° 62)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 30, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Marlene Cowling pour Jim Jordan; Georgette Sheridan pour Raymond Lavigne.

Membre associé présent: Elsie Wayne

Autre député présent: Len Taylor.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Comparaît: L'honorable Doug Young, ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: Moya Greene, sous-ministre adjointe.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi du 2 octobre 1995 qui est ainsi libellé:

IL EST ORDONNÉ—Que le projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois, soit renvoyé au Comité permanent des transports.

Le ministre fait une déclaration et, avec Moya Greene, répond aux questions.

À 16 h 55, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

LE JEUDI 5 OCTOBRE 1995
(Séance n° 63)

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 33, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Autres députées présentes: Georgette Sheridan et Marlene Cowling.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Department of Transport: Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; Jean Patenaude, Special Advisor, Minister's Office; Clyde McElman, Special Policy Advisor, Policy and Coordination; Ed Cochrane, Special Policy Advisor, Policy and Coordination.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42.*)

Moya Greene made an opening statement and answered questions.

At 11:25 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Luc Fortin

Acting Clerk of the Committee

MONDAY, OCTOBER 16, 1995
(Meeting No. 64)

The Standing Committee on Transport met at 3:33 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Fontana, Charles Hubbard and Stan Keyes.

Acting Member present: Bob Nault for Jim Jordan.

Other Member present: Ovid L. Jackson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Research Officer.

Witnesses: From the Canadian Industrial Transportation League: Maria Rehner, President; Jeoff Cowall, Vice-Chairman; Brian McGurk, Railway Chairman. *From the Canadian Manufacturers' Association:* Ted Zier-Vogel, Vice-President, Noranda Sales Corporation Limited; Brian Collinson, Director of Transportation. *From the Canadian Trucking Association:* Gilles Bélanger, President. *From the Mining Association of Canada:* Robert J. Keyes, Vice-President, Economic Affairs. *From Stentor Telecom Policy Inc.:* Greg van Koughnett, Vice-President, Legal and Corporate Affairs; Keith Ledingham, Regional Manager, Access Network, Bell Canada.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42.*)

Maria Rehner made an opening statement and, with Jeoff Cowall and Brian McGurk, answered questions.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: Moya Greene, sous-ministre adjointe, Politiques et coordination; Jean Patenaude, conseiller spécial, Cabinet du ministre; Clyde McElman, conseiller politique spécial, Politiques et coordination; Ed Cochrane, conseiller politique spécial, Politiques et coordination.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42.*)

Moya Greene fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 25, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier suppléant du Comité

Luc Fortin

LE LUNDI 16 OCTOBRE 1995
(Séance n° 64)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 33, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Fontana, Charles Hubbard et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Bob Nault pour Jim Jordan.

Autre membre présent: Ovid L. Jackson.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, attaché de recherche.

Témoins: De la Ligue canadienne de transport industriel: Maria Rehner, présidente; Jeoff Cowall, vice-président; Brian McGurk, président, chemins de fer. *De l'Association canadienne des manufacturiers:* Ted Zier-Vogel, vice-président, Noranda Sales Corporation Limited; Brian Collinson, directeur des transports. *De l'Association canadienne du camionnage:* Gilles Bélanger, président. *De l'Association minière du Canada:* Robert J. Keyes, vice-président, affaires économiques. *De Stentor Politiques publiques Telecom Inc.:* Greg van Koughnett, vice-président, affaires juridiques et civiles; Keith Ledingham, gestionnaire régional, réseau d'accès, Bell Canada.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42.*)

Maria Rehner fait une déclaration liminaire et répond aux questions en compagnie de Jeoff Cowall et de Brian McGurk.

Ted Zier-Vogel made an opening statement and, with Brian Collinson, answered questions.

Gilles Bélanger made an opening statement and answered questions.

Robert Keyes made an opening statement and, with John Murphy, answered questions.

Gren van Koughnett made an opening statement and, with Keith Ledingham, answered questions.

At 6:32 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

TUESDAY, OCTOBER 17, 1995
(Meeting No. 65)

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Vice-Chair, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard and Anna Terrana.

Acting Members present: André Caron for Michel Guimond; Robert Nault for Jim Jordan; Georgette Sheridan for Raymond Lavigne.

Other Members present: Jake Hoeppner, Ivan Grose, Elsie Wayne and Bernie Collins

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From Luscar Coal: Gordon Ulrich, President; J. Richard H. Whittington, Vice-President, Marketing; Emile Dubois, Manager of Transportation. From Southern Rails Co-operative Ltd.: Paul Beingessner, General Manager. From Via Rail Canada Inc.: Terry Ivany, President, Chief Executive Officer; R.J. Guiney, Vice-President; M.R. Gushue, Vice-President. From Stelco Inc.: Brian Warry, Vice-President. From the Ontario Ministry of Transportation: The Honourable Al Palladini, Minister; Dave Guscott, Assistant Deputy Minister, Policy and Planning; Rob Bergevin, Director, Transportation Policy.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (See *Minutes of Proceedings*, dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42).

Gordon Ulrich made an opening statement and with R.H. Whittington answered questions.

Paul Beingessner made an opening statement and answered questions.

Terry Ivany made an opening statement and answered questions.

Ted Zier-Vogel fait une déclaration liminaire et répond aux questions avec Brian Collinson.

Gilles Bélanger fait une déclaration liminaire et répond aux questions.

Robert Keyes fait une déclaration liminaire et répond aux questions en compagnie de John Murphy.

Gren van Koughnett fait une déclaration liminaire et répond aux questions avec Keith Ledingham.

À 18 h 32, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

LE MARDI 17 OCTOBRE 1995
(Séance n° 65)

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 36, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Joe Comuzzi (*vice-président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard et Anna Terrana.

Membres suppléants présents: André Caron pour Michel Guimond; Robert Nault pour Jim Jordan; Georgette Sheridan pour Raymond Lavigne.

Autres membres présents: Jake Hoeppner, Ivan Grose, Elsie Wayne et Bernie Collins.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De Luscar Coal: Gordon Ulrich, président; J. Richard H. Whittington, vice-président, contrôle de la vente; Emile Dubois, gestionnaire des transports. De Southern Rails Co-operative Ltd.: Paul Beingessner, directeur général. De Via Rail Canada Inc.: Terry Ivany, président, directeur général; R.J. Guiney, vice-président; M.R. Gushue, vice-président. De Stelco Inc.: Brian Warry, vice-président. Du ministère ontarien des Transports: L'hon. Al Palladini, ministre; Dave Guscott, sous-ministre adjoint, politiques et planification; Rob Bergevin, directeur, politique des transports.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (Voir les *Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Gordon Ulrich fait une déclaration liminaire et répond aux questions en compagnie de R.H. Whittington.

Paul Beingessner fait une déclaration liminaire et répond aux questions.

Terry Ivany fait une déclaration liminaire et répond aux questions.

Brian Warry made an opening statement and answered questions.

Al Palladini made an opening statement and with the other witnesses answered questions.

—It was agreed that Moya Greene from the Department of Transport and officials from the National Transportation Agency be invited to appear before the Committee on Bill C-101.

At 12:31 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Luc Fortin

Acting Clerk of the Committee

TUESDAY, OCTOBER 17, 1995
(Meeting No. 66)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Vice-Chair, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard and Anna Terrana.

Acting Members present: Bob Nault for Stan Keyes; Georgette Sheridan for Raymond Lavigne; Leon Benoit for Dave Chatters and André Caron for Michel Guimond.

Associate Members present: Marlene Cowling and Elsie Wayne.

Other Member present: Réginald Bélair.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Paul Tellier, President and Chief Executive Officer; Gerald Davies, Senior Vice-President, Marketing; Serge Cantin, Legal Counsel. *From the Railway Association of Canada:* R.H. Ballantyne, President; J.N. Speirs, Vice-President; C.M. Hick, Corporate Secretary. *From the Northern Ontario Transportation Coalition:* Renald Belieau, Chair; George Macey, Co-Chair.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Paul Tellier made an opening statement and with Gerald Davies and Serge Cantin answered questions.

At 5:10 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 6:20 o'clock p.m. the sitting resumed.

R.H. Ballantyne made an opening statement and answered questions.

George Macey made an opening statement and answered questions.

Brian Warry fait une déclaration liminaire et répond aux questions.

Al Palladini fait une déclaration liminaire et répond aux questions en compagnie des autres témoins.

—Il est convenu que Moya Greene du ministère des Transports et des fonctionnaires de l'Office national des transports soient invités à comparaître devant le Comité concernant le projet de loi C-101.

À 12 h 31, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

Le greffier suppléant du Comité

Luc Fortin

LE MARDI 17 OCTOBRE 1995
(Séance n° 66)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 32, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Joe Comuzzi (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard et Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Bob Nault pour Stan Keyes; Georgette Sheridan pour Raymond Lavigne; Leon Benoit pour Dave Chatters et André Caron pour Michel Guimond.

Membres associés présents: Marlene Cowling et Elsie Wayne.

Autre membre présent: Réginald Bélair.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: Paul Tellier, président et directeur général; Gerald Davies, vice-président principal, commercialisation; Serge Cantin, conseiller juridique. *De l'Association des chemins de fer du Canada:* R.H. Ballantyne, président; J.N. Speirs, vice-président; C.M. Hick, secrétaire général. *De la Northern Ontario Transportation Coalition:* Renald Belieau, président; George Macey, coprésident.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Paul Tellier fait une déclaration liminaire et répond aux questions en compagnie de Gerald Davies et de Serge Cantin.

À 17 h 10, la séance est suspendue.

À 18 h 20, la séance reprend.

R.H. Ballantyne fait une déclaration liminaire et répond aux questions.

George Macey fait une déclaration liminaire et répond aux questions.

At 7:28 o'clock p.m. Anna Terrana took the Chair.

At 7:34 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, OCTOBER 18, 1995

(Meeting No. 67)

The Standing Committee on Transport met at 3:42 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Vice-Chair, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Paul Mercier and Anna Terrana.

Acting Members present: Georgette Sheridan for Raymond Lavigne; Bob Nault for Stan Keyes.

Associate Member present: Marlene Cowling.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Baie-Comeau Chamber of Commerce: Pierre Breton, President. From the Alliance of Tribal Nations: Chief Bob Pasco, Oregon Jack Creek Band; Chief Herman Philips, Boston Bar Band; Chief David Walkem, Cook's Ferry Band; Chief Steven Point, Skowkale Band and Mathieu Pasco. From Council of Canadians with Disabilities: Laurie Beachell, National Co-ordinator; Eric Norman, Chair of the Transport Committee. From Northern Transportation Company Limited: Cameron W. Clement, President; Paul Preville, Vice-President, Business Development. From the National Farmers Union: Terry Boehm, Transportation Committee.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings, dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Pierre Breton made an opening statement and answered questions.

Bob Pasco made an opening statement and with Steven Point and David Walkem answered questions.

Laurie Beachell made an opening statement and with Eric Norman answered questions.

Cameron Clement made an opening statement and with Paul Preville and J. Easforth answered questions.

Terry Boehm made an opening statement and answered questions.

At 7:18 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, OCTOBER 19, 1995

(Meeting No. 68)

The Standing Committee on Transport met at 9:37 o'clock a.m. this day, in Room 705, La Promenade, the Chair, Stan Keyes, presiding.

À 19 h 28, Anna Terrana prend le fauteuil.

À 19 h 34, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

LE MERCREDI 18 OCTOBRE 1995

(Séance n° 67)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 42, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Joe Comuzzi (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Georgette Sheridan pour Raymond Lavigne; Bob Nault pour Stan Keyes.

Membre associé présent: Marlene Cowling.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la Chambre de commerce de Baie-Comeau: Pierre Breton, président. De l'Alliance of Tribal Nations: Chef Bob Pasco, bande Oregon Jack Creek; chef Herman Philips, bande Boston Bar; chef David Walkem, bande Cook's Ferry; chef Steven Point, bande Showkale et Mathieu Pasco. De la Coalition des organisations provinciales, ombusman des handicapés: Laurie Beachell, coordonnateur national; Eric Norman, président du comité des transports. De la Compagnie de transport du Nord Ltée: Cameron W. Clement, président; Paul Preville, vice-président, développement commercial. Du Syndicat national des cultivateurs: Terry Boehm, comité des transports.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Pierre Breton fait une déclaration liminaire et répond aux questions.

Bob Pasco fait une déclaration liminaire et répond aux questions en compagnie de Steven Point et de David Walkem.

Laurie Beachell fait une déclaration liminaire et répond aux questions avec Eric Norman.

Cameron Clement fait une déclaration liminaire et répond aux questions en compagnie de Paul Preville et de J. Easforth.

Terry Boehm fait une déclaration liminaire et répond aux questions.

À 19 h 18, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

LE JEUDI 19 OCTOBRE 1995

(Séance n° 68)

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 37, dans la salle 705 de l'édifice La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes and Anna Terrana.

Acting Members present: Bob Nault for Joe Comuzzi; Georgette Sheridan for Raymond Lavigne; Brent St. Denis for Charles Hubbard.

Associate Member present: Elsie Wayne.

Other Members present: Elwin Hermanson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Research Officer.

Witnesses: From the Canadian Railway Labour Association: Edward G. Abbot, Executive Secretary. *From the Brotherhood of Maintenance of Way Employees:* Gary Housch, Vice-President. *From the Algoma Central Railway Communities:* Mayor Jean-Marie Blier, Hearst, Ontario; Deputy Reeve Thérèse Proulx, Dubreuilville, Ontario; Bruce Strap, Executive Director, Sault Ste. Marie Economic Development Corporation; Sylvie Fontaine, Administrator, Nordaski. *From the Canadian Dehydrators Association:* Garry F. Benoit, Executive Director. *From the Transportation Action Now Inc.:* David Baker, Project Co-ordinator; Sam Savona, Board Member. *From the Canadian Union of Public Employees:* Denise Hill, President, Airline Division; Richard Balnis, Senior Research Officer.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*).

Edward G. Abbot made an opening statement and answered questions.

Gary Housch made an opening statement and answered questions.

Jean-Marie Blier, Thérèse Proulx and Bruce Strap made opening statements and answered questions.

Garry Benoit made an opening statement and answered questions.

David Baker and Sam Savona made opening statements and answered questions.

Denise Hill made an opening statement and with Richard Balnis answered questions.

At 1:18 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, OCTOBER 23, 1995
(Meeting No. 69)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard and Stan Keyes.

Acting Members present: Marlene Cowling for Jim Jordan; Georgette Sheridan for Raymond Lavigne; Bernie Collins for Anna Terrana and Leon Benoit for Dave Chatters.

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes et Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Bob Nault pour Joe Comuzzi; Georgette Sheridan pour Raymond Lavigne; Brent St-Denis pour Charles Hubbard.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Autre membre présent: Elwin Hermanson.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, attaché de recherche.

Témoins: De l'Association des syndicats de cheminots du Canada: Edward G. Abbot, secrétaire exécutif. *De la Fraternité des préposés à l'entretien des voies:* Gary Housch, vice-président. *De «Algoma Central Railway Communities»:* Jean-Marie Blier, maire de Hearst, Ontario; Thérèse Proulx, vice-préfet, Dubreuilville, Ontario; Bruce Strap, directeur exécutif, Corporation de développement économique de Sault Ste. Marie; Sylvie Fontaine, administratrice, Nordaski. *De la «Canadian Dehydrators Association»:* Garry F. Benoit, directeur exécutif. *De «Transportation Action Now Inc.»:* David Baker, coordonnateur de projet; Sam Savona, membre du conseil d'administration. *Du Syndicat canadien de la fonction publique:* Denise Hill, présidente, division du transport aérien; Richard Balnis, attaché de recherche principal.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Edward G. Abbot fait une déclaration liminaire et répond aux questions.

Gary Housch fait une déclaration liminaire et répond aux questions.

Jean-Marie Blier, Thérèse Proulx et Bruce Strap font des déclarations liminaires et répondent ensemble aux questions.

Garry Benoit fait une déclaration liminaire et répond aux questions.

David Baker et Sam Savona font des déclarations liminaires et répondent aux questions.

Denise Hill fait une déclaration liminaire et répond aux questions en compagnie de Richard Balnis.

À 13 h 18, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

LE LUNDI 23 OCTOBRE 1995
(Séance n° 69)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 32, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard et Stan Keyes.

Membres suppléants présents: Marlene Cowling pour Jim Jordan; Georgette Sheridan pour Raymond Lavigne; Bernie Collins pour Anna Terrana; Leon Benoit pour Dave Chatters.

Associate Members present: Wayne Easter and Jake E. Hoepfner.

Other Members present: Bob Nault, Len Taylor and Elwin Hermanson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Roman Catholic Agriculture Coordinating Committee: Paul J. Brassard, Rural Life Ministry Co-ordinator; George Burton, Representative, Minister Diocese, Rural Life Ministry Committee; John Burton, Consultant to the Rural Life Ministry Committee. From *Prairie Pools Inc.*: Ray Howe, Chairman; Ken Edie, Vice-Chairman; Anders Bruun, General Counsel, Manitoba Pool Elevators; John Petruic, Acting Director, Corporate Affairs, Alberta Wheat Pool; Gordon Miles, General Manager, Services and Development, Manitoba Pool Elevators. From the *Western Grain Elevator Association*: Greg Arason, Senior Principal. From the *Saskatchewan Wheat Pool*: Leroy Larsen, President; Terry Harasym, Director, Policy and Economic Research; Richard Wansbutter, Director, Marketing and Transportation. From the *Canadian Chemical Producers' Association*: David Goffin, Vice-President, Business Development. Wayne Alexander, Logistics Manager, Sterling Pulp Chemicals Ltd.; Al Jensen, Manager, Customer Services, Novacor Chemicals (Canada) Ltd.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings, dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*).

Paul Brassard, John Burton, George Burton each made an opening statement and answered questions.

Ray Howe, Ken Edie and Anders Bruun made opening statements and with the other witnesses answered questions.

Greg Arason made an opening statement and answered questions.

At 5:35 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 6:03 o'clock p.m. the sitting resumed.

Leroy Larsen made an opening statement and with the other witnesses answered questions.

Wayne Alexander made an opening statement and with the other witnesses answered questions.

At 7:42 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

Membres associés présents: Wayne Easter et Jake E. Hoepfner.

Autres députés présents: Bob Nault, Len Taylor et Elwin Hermanson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du «Roman Catholic Agriculture Coordinating Committee»: Paul J. Brassard, coordonnateur du ministère chrétien de la vie rurale; George Burton, représentant du ministère diocésain, Comité du ministère chrétien de la vie rurale; John Burton, conseiller au Comité du ministère chrétien de la vie rurale. Du «Prairie Pools Inc.»: Ray Howe, président; Ken Edie, vice-président; Anders Bruun, avocat général, Élévateurs à grain du Manitoba; John Petruic, directeur suppléant, Affaires internes, Syndicat du blé de l'Alberta; Gordon Miles, gérant général; Services et développement, Élévateurs à grain du Manitoba. De la «Western Grain Elevator Association»: Greg Arason, directeur principal. Du Syndicat du blé de la Saskatchewan: Leroy Larsen, président; Terry Harasym, directeur, Recherche politique et économique; Richard Wansbutter, directeur, Commercialisation et transport. De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques: David Goffin, vice-président, Développement commercial; Wayne Alexander, Directeur de la logistique, «Sterling Pulp Chemicals Ltd.»; Al Jensen, Services à la clientèle, «Novacor Chemicals (Canada) Ltd.».

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Paul Brassard, John Burton et George Burton font chacun une déclaration et répondent aux questions.

Ray Howe, Ken Edie et Anders Bruun font des déclarations et, avec les autres témoins, répondent aux questions.

Greg Arason fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 35, le Comité suspend ses travaux.

À 18 h 03, le Comité reprend ses travaux.

Leroy Larsen fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

Wayne Alexander fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 19 h 42, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

WITNESSES

Wednesday, October 4, 1995 (Meeting No. 62)

Honourable Doug Young, Minister of Transport.

Thursday, October 5, 1995 (Meeting No. 63)

From the Department of Transport:

Ed Cochrane, Special Advisor, Policy and Coordination;

Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

Clyde McElman, Special Policy Advisor, Policy and Coordination;

Jean Patenaude, Special Advisor, Minister's Office.

Monday, October 16, 1995 (Meeting No. 64)

From the Canadian Manufacturers' Association:

Brian Collinson, Director of Transportation;

Ted Zier-Vogel, Vice-President, Noranda Sales Corporation Limited.

From the Canadian Industrial Transportation League:

Jeoff Cowall, Vice-Chairman;

Brian McGurk, Railway Chairman;

Maria Rehner, President.

From the Canadian Trucking Association:

Gilles Bélanger, President.

From the Mining Association of Canada:

Robert J. Keyes, Vice-President, Economic Affairs.

From Stentor Telecom Policy Inc.:

Greg van Koughnett, Vice-President, Legal and Corporate Affairs;

Keith Ledingham, Regional Manager, Access Network, Bell Canada.

Tuesday, October 17, 1995 (Meeting No. 65)

From Luscar Coal:

Emile Dubois, Manager of Transportation;

Gordon Ulrich, President;

J. Richard H. Whittington, Vice-President, Marketing.

From the Ontario Ministry of Transportation:

Rob Bergevin, Director, Transportation Policy;

Dave Guscott, Assistant Deputy Minister, Policy and Planning;

The Honourable Al Palladini, Minister.

From Southern Rails Co-operative Ltd.:

Paul Beingessner, General Manager.

From Stelco Inc.:

Brian Warry, Vice-President.

From Via Rail Canada Inc.:

R.J. Guiney, Vice-President;

M.R. Gushue, Vice-President;

Terry Ivany, President, Chief Executive Director.

Tuesday, October 17, 1995 (Meeting No. 66)

From the Canadian National Railways:

Serge Cantin, Legal Counsel;

Gerald Davies, Senior Vice-President, Marketing;

Paul Tellier, President and Chief Executive Officer.

From the Northern Ontario Transportation Coalition:

Renald Beliveau, President;

George Macey, Co-Chair.

From the Railway Association of Canada:

R.H. Ballantyne, President;

C.M. Hick, Corporate Secretary;

J.N. Speirs, Vice-President.

Wednesday, October 18, 1995 (Meeting No. 67)

From the Alliance of Tribal Nations:

Chief Bob Pasco, Oregon Jack Creek Band;

Mathieu Pasco;

Chief Herman Philips, Boston Bar Band;

Chief Steven Point, Skowkale Band;

Chief David Walkem, Cook's Ferry Band.

From the Baie-Comeau Chamber of Commerce:

Pierre Breton, President.

From Council of Canadians with Disabilities:

Laurie Beachell, National Co-ordinator;

Eric Norman, Chair of the Transport Committee.

From the National Farmers Union:

Terry Boehm, Transportation Committee.

From Northern Transportation Company Limited:

Cameron W. Clement, President;

Paul Preville, Vice-President, Business Development.

Thursday, October 19, 1995 (Meeting No. 68)

From the Algoma Central Railway Communities:

Mayor Jean-Marie Blier, Hearst, Ontario;

Sylvie Fontaine, Administrator, Nordaski;

Deputy Reeve Thérèse Proulx, Dubreuilville, Ontario;

Bruce Strap, Executive Director, Sault Ste. Marie Economic Development Corporation.

From the Brotherhood of Maintenance of Way Employees:

Gary Housch, Vice-President.

From the Canadian Dehydrators Association:

Garry F. Benoit, Executive Director.

From the Canadian Railway Labour Association:

Edward G. Abbot, Executive Secretary.

From the Canadian Union of Public Employees:

Richard Balnis, Senior Research Officer;

Denise Hill, President, Airline Division.

From the Transportation Action Now Inc.:

David Baker, Project Co-ordinator;

Sam Savona, Board Member.

Monday, October 23, 1995 (Meeting No. 69)

From the Canadian Chemical Producers' Association:

Wayne Alexander, Logistics Manager, Sterling Pulp Chemicals Ltd.;

David Goffin, Vice-President, Business Development;

Al Jensen, Manager, Customer Services, Novacor Chemicals (Canada) Ltd..

From Prairie Pools Inc.:

Anders Bruun, General Counsel, Manitoba Pool Elevators;

Ken Edie, Vice-Chairman;

Ray Howe, Chairman;

Gordon Miles, General Manager, Services and Development, Manitoba Pool Elevators;

John Petruic, Acting Director, Corporate Affairs, Alberta Wheat Pool.

From the Roman Catholic Agriculture Coordinating Committee:

Paul J. Brassard, Rural Life Ministry Co-ordinator;

George Burton, Representative, Minister Diocese, Rural Life Ministry Committee;

John Burton, Consultant to the Rural Life Ministry Committee.

From the Saskatchewan Wheat Pool:

Terry Harasym, Director, Policy and Economic Research;

Leroy Larsen, President;

Richard Wansbutter, Director, Marketing and Transportation.

From the Western Grain Elevator Association:

Greg Arason, Senior Principal.

TÉMOINS

Le mercredi 4 octobre 1995 (Séance n° 62)

L'honorable Doug Young, ministre des Transports.

Le jeudi 5 octobre 1995 (Séance n° 63)

Du ministère des Transports:

Ed Cochrane, conseiller spécial, Politiques et coordination;

Moya Greene, sous-ministre adjointe, Politiques et coordination;

Clyde McElman, conseiller spécial en matière de politiques, Politiques et coordination;

Jean Patenaude, conseiller spécial, Cabinet du ministre.

Le lundi 16 octobre 1995 (Séance n° 64)

De l'Association canadienne des manufacturiers:

Brian Collinson, directeur des transports;

Ted Zier-Vogel, vice-président, «Noranda Sales Corporation Limited».

De l'Association canadienne du camionnage:

Gilles Bélanger, président.

De l'Association minière du Canada:

Robert J. Keyes, vice-président, Affaires économiques.

De la Ligue canadienne de transport industriel:

Jeoff Cowall, vice-président;

Brian McGurk, président, Chemins de fer;

Maria Rehner, présidente.

De «Stentor Telecom Policy Inc.»:

Greg van Koughnett, vice-président, Affaires juridiques et civiles;

Keith Ledingham, gérant régional, Réseau Accès Bell Canada.

Le mardi 17 octobre 1995 (Séance n° 65)

De «Luscar Coal»:

Emile Dubois, gérant du transport;

Gordon Ulrich, président;

J. Richard H. Whittington, vice-président, Contrôle de la vente.

Du ministère ontarien des Transports:

Rob Bergevin, directeur, Politique de transports;

Dave Guscott, sous-ministre adjoint, Politique et planification;

L'honorable Al Palladini, ministre.

De «Southern Rails Co-operative Ltd.»:

Paul Beingessner, directeur général.

De Stelco Inc.:

Brian Warry, vice-président.

De Via Rail Canada Inc.:

R.J. Guiney, vice-président;

M.R. Gushue, vice-président;

Terry Ivany, président, directeur général.

Le mardi 17 octobre 1995 (Séance n° 66)

De l'Association des chemins de fer du Canada:

R.H. Ballantyne, président;

C.M. Hick, secrétaire corporative;

J.N. Speirs, vice-président.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

Serge Cantin, avocat;

Gerald Davies, premier vice-président, Marketing;

Paul Tellier, président et directeur général.

Du «Northern Ontario Transportation Coalition»:

Renald Belieu, président;

George Macey, co-président.

Le mercredi 18 octobre 1995 (Séance n° 67)

Du «Alliance of Tribal Nations»:

Chef Bob Pasco, Bande Oregon Jack Creek;

Mathieu Pasco;

Chef Herman Philips, Bande Boston Bar;

Chef Steven Point, Bande Skowkale;

Chef David Walkem, Bande Cook's Ferry.

De la Chambre de commerce de Baie-Comeau:

Pierre Breton, président.

De la Compagnie de transport du Nord Limitée:

Cameron W. Clement, président;

Paul Preville, vice-président, Développement des affaires.

Du «Council of Canadians with Disabilities»:

Laurie Beachell, coordonnateur national;

Eric Norman, président du comité des transports.

Du Syndicat national des cultivateurs:

Terry Boehm, comité des transports.

Le jeudi 19 octobre 1995 (Séance n° 68)

De «Algoma Central Railway Communities»:

Jean-Marie Blier, maire de Hearst (Ontario);

Sylvie Fontaine, administratrice, Nordaski;

Thérèse Proulx, préfet adjoint, Dubreuilville (Ontario);

Bruce Strap, directeur exécutif, Corporation du développement économique de Sault Ste. Marie.

De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:

Edward G. Abbot, secrétaire exécutif.

Du «Canadian Dehydrators Association»:

Garry F. Benoit, directeur exécutif.

De la Fraternité des préposés à l'entretien des voies:

Gary Housch, vice-président.

Du Syndicat canadien de la Fonction publique:

Richard Balnis, attaché de recherche principal;

Denise Hill, présidente, Division du transport aérien.

Du «Transportation Action Now Inc.»:

David Baker, coordonnateur de projet;

Sam Savona, membre du conseil.

Le lundi 23 octobre 1995 (Séance n° 69)

De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:

Wayne Alexander, gérant de la logistique, Sterling Pulp Chemicals Ltd.;

David Goffin, vice-président, Développement commercial;

Al Jensen, gérant, Service à la clientèle, Novacor Chemicals (Canada) Ltd.

Du «Prairie Pools Inc.»:

Anders Bruun, conseiller général, Élevateurs à grain du Manitoba;

Ken Edie, vice-président;

Ray Howe, président;

Gordon Miles, gérant général, Services et Développement, Élevateurs à grain du Manitoba;

John Petruic, directeur intérimaire; Affaires corporatives, Syndicat du blé de l'Alberta.

Du «Roman Catholic Agriculture Coordinating Committee»:

Paul J. Brassard, coordonnateur du ministère chrétien de la vie rurale;

George Burton, représentant du ministère diocésain, Comité du ministère chrétien de la vie rurale;

John Burton, conseiller au Comité du ministère chrétien de la vie rurale.

Du «Saskatchewan Wheat Pool»:

Terry Harasym, directeur, Politique et recherche économique;

Leroy Larsen, président;

Richard Wansbutter, directeur, Contrôle de la vente et transports.

Du «Western Grain Elevator Association»:

Greg Arason, conseiller principal.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 43 (Meetings Nos. 70 to 84)

Tuesday, October 24, 1995
Wednesday, October 25, 1995
Thursday, October 26, 1995
Tuesday, October 31, 1995
Wednesday, November 1, 1995
Thursday, November 2, 1995
Monday, November 6, 1995
Tuesday, November 7, 1995
Wednesday, November 8, 1995
Thursday, November 9, 1995
Tuesday, November 21, 1995
Wednesday, November 22, 1995
Thursday, November 23, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 43 (Séances n°s 70 à 84)

Le mardi 24 octobre 1995
Le mercredi 25 octobre 1995
Le jeudi 26 octobre 1995
Le mardi 31 octobre 1995
Le mercredi 1^{er} novembre 1995
Le jeudi 2 novembre 1995
Le lundi 6 novembre 1995
Le mardi 7 novembre 1995
Le mercredi 8 novembre 1995
Le jeudi 9 novembre 1995
Le mardi 21 novembre 1995
Le mercredi 22 novembre 1995
Le jeudi 23 novembre 1995

Président: Stan Keyes

Government
Publications

Minutes of Proceedings of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Bill C-101, Canada Transportation Act

INCLUDING:

The Fifth Report to the House

WITNESSES:

(See end of document)

Procès-verbaux du Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Projet de loi C-101, Loi sur les transports du Canada

Y COMPRIS:

Le cinquième rapport à la Chambre

TÉMOINS:

(Voir fin du document)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

David Chatters
Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Bernie Collins
Marlene Cowling
Wayne Easter
Ivan Grose
Dick Harris
Jake E. Hoepfner
Ovid L. Jackson
Bernard Patry
Elsie Wayne—(11)

(Quorum 6)

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

David Chatters
Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon E. Benoit
Bernie Collins
Marlene Cowling
Wayne Easter
Ivan Grose
Dick Harris
Jake E. Hoepfner
Ovid L. Jackson
Bernard Patry
Elsie Wayne—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

REPORT TO THE HOUSE

Monday, November 27, 1995

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FIFTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Monday, October 2, 1995, your Committee has considered Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts as a consequence, and has agreed to report it with the following amendments.

Clause 4

In the French version only, strike out lines 16 to 18, at page 1, and substitute the following therefor:

“(2) La présente loi et les actes accomplis sous son régime ne portent pas atteinte à la *Loi sur la concurrence*.”

Clause 5

Strike out line 16, at page 2, and substitute the following therefor:

“icy, to the advantages of harmonized federal and provincial regulatory approaches and to legal and constitutional”

In the French version only, strike out line 23, at page 2, and substitute the following therefor:

“soient, chaque fois que la chose est possible, les princ—”

Strike out line 3, at page 3, and substitute the following therefor:

“provide as an imposed public duty,”

Strike out line 24, at page 3, and substitute the following therefor:

“commodities through Canadian ports, and

(h) each mode of transportation is economically viable,”

Clause 6

In the English version only, strike out line 8, at page 4, and substitute the following therefor:

“designated for movement on its wheels on the”

Clause 9

Strike out lines 5 and 6, at page 6, and substitute the following therefor:

“purpose of subsection (1).”

New Clause 25.1

Add, immediately after line 11, at page 10, the following:

“**25.1** (1) Subject to subsections (2) to (4), the Agency has all the powers that the Federal Court has to award costs in any proceeding before it.

(2) Costs may be fixed in any case at a sum certain or may be taxed.

(3) The Agency may direct by whom and to whom costs are to be paid and by whom they are to be taxed and allowed.

(4) The Agency may make rules specifying a scale under which costs are to be taxed.”

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le lundi 27 novembre 1995

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 2 octobre 1995, votre Comité a étudié le projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes.

Article 4

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 16 à 18, à la page 1, et les remplacer par ce qui suit :

« (2) La présente loi et les actes accomplis sous son régime ne portent pas atteinte à la *Loi sur la concurrence*. »

Article 5

Retrancher la ligne 17, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit :

« compte dûment tenu de la politique nationale, des avantages liés à l'harmonisation de la réglementation fédérale et provinciale »

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 23, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit :

« soient, chaque fois que la chose est possible, les princ— »

Retrancher la ligne 27, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

« marchandises par les ports canadiens;

h) les modes de transport demeurent rentables. »

Article 6

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 8, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit :

« designated for movement on its wheels on the »

Article 9

Retrancher les lignes 6 et 7, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit :

« est prévue. »

Nouvel article 25.1

Ajouter, immédiatement après la ligne 8, à la page 10, ce qui suit :

« **25.1** (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), l'Office a tous les pouvoirs de la Cour fédérale en ce qui a trait à l'adjudication des frais relativement à toute procédure prise devant lui.

(2) Les frais peuvent être fixés à une somme déterminée, ou taxés.

(3) L'Office peut ordonner par qui et à qui les frais doivent être payés et par qui ils doivent être taxés et alloués.

(4) L'Office peut, par règle, fixer un tarif de taxation des frais. »

Clause 27

Strike out lines 26 to 33, at page 10, and substitute the following therefor:

"the relief sought, in whole or in part, but in making its decision the Agency must be satisfied, after considering the circumstances of the particular case, that the applicant would suffer substantial commercial harm if the relief were not granted.

(3) The circumstances to be considered by the Agency in making its decision under subsection (2) must include, but are not limited to, the following:

- (a) the market or market conditions relating to the goods involved;
- (b) the location and volume of traffic of the goods;
- (c) the scale of operation connected with the traffic;
- (d) the type of traffic or service involved;
- (e) the availability to the applicant of alternative means of transporting the goods; and
- (f) any other matters that appear to the Agency to be relevant.

(4) The Agency may, on terms or otherwise, make or allow any amendments in any proceedings before it.

(5) This section does not apply in respect of final offer arbitration under Part IV."

Clause 29

Strike out lines 7 to 9, at page 11, and substitute the following therefor:

"in any proceedings before it as expeditiously as possible, but no later than one hundred and twenty days after the originating documents are received, unless"

Strike out line 17, at page 11, and substitute the following therefor:

"such classes of proceedings as"

Clause 34

Clause 34 is deleted.

Clause 48

Strike out lines 25 to 28, at page 16, and substitute the following therefor:

"(4) The Minister shall cause any order made under this section to be laid before both Houses of Parliament within seven sitting days after the order is made."

Strike out lines 31 to 33, at page 16, and substitute the following therefor:

"view to the Standing Committee designated by Parliament"

Clause 51

Strike out line 26, at page 17, and substitute the following therefor:

"or grain handling undertakings to which the legislative authority—"

Strike out lines 30 to 34, at page 17, and substitute the following therefor:

"the purposes of

- (a) national transportation policy development;
- (b) annual reporting under section 53;
- (c) operational planning;

Article 27

Retrancher les lignes 22 et 23, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit :

« subirait autrement un préjudice commercial important.

(3) Les circonstances comprennent notamment :

- a) le marché et les conditions du marché qui ont trait aux marchandises en cause;
 - b) les lieux desservis et l'importance du trafic;
 - c) l'ampleur des activités connexes;
 - d) la nature du trafic ou du service en cause;
 - e) la possibilité pour l'expéditeur de faire appel à un autre mode de transport des marchandises;
 - f) tout autre élément que l'Office estime pertinent.
- (4) L'Office peut, notamment sous condi— »

Ajouter, immédiatement après la ligne 25, à la page 10, ce qui suit :

« (5) le présent article ne s'applique pas à l'arbitrage prévu par la partie IV. »

Article 29

Retrancher les lignes 9 à 11, à la page 11, et les remplacer par ce qui suit :

« décision sur toute affaire dont il est saisi avec toute la diligence possible dans les cent vingt jours suivant la réception de l'acte introductif d'instance. »

Retrancher les lignes 15 et 16, à la page 11, et les remplacer par ce qui suit :

« l'égard des catégories d'affaires qu'il indique. »

Article 34

L'article 34 est supprimé.

Article 48

Retrancher les lignes 23 à 25, à la page 16, et les remplacer par ce qui suit :

« (4) Le ministre fait déposer le décret devant chaque chambre du Parlement dans les sept premiers jours de séance suivant sa prise. ».

Retrancher les lignes 27 et 28, à la page 16, et les remplacer par ce qui suit :

« comité permanent désigné à »

Article 51

Retrancher la ligne 27, à la page 17, et la remplacer par ce qui suit :

« treprises de transport ou de manutention de grain assujettis à la »

Retrancher les lignes 31 à 36, à la page 17, et les remplacer par ce qui suit :

« ment, en vue:

- a) de l'élaboration d'une politique nationale des transports;
- b) de la préparation du rapport annuel prévu à l'article 53;

- (d) any safety or subsidy program;
- (e) any infrastructure requirement; or
- (f) the administration of this Act.”

Clause 52

Strike out line 35, at page 18, and substitute the following therefor:
 “the administration of this Act or any other Act of Parliament;
 or”

Clause 53

Strike out lines 2 to 5, at page 19, and substitute the following therefor:

“The end of May, lay before Parliament a report briefly reviewing the state of transportation in Canada in respect of the preceding year, including

- (a) the financial viability of each mode of transportation and its contribution to the Canadian economy and the development of the regions;”

Clause 60

In the English version only, strike out lines 20 to 22, at page 23, and substitute the following therefor:

“unless, where required under this Part, the person holds a licence issued under this Part in respect of that service.”

Clause 67

Strike out line 12, at page 26, and substitute the following therefor:

“(a) disallow the basic fare or increase;”

Strike out line 16, at page 26, and substitute the following therefor:

“sonable in the circumstances; or

- (c) direct the licensee, where practicable, to refund amounts specified by the Agency, with interest calculated in the manner prescribed, to persons determined by the Agency to have been overcharged by the licensee as a result of the increase in the basic fare.”

Clause 82

Strike out line 3, at page 34, and substitute the following therefor:
 “into any matter for which a licence, permit or other document”

Clause 87

Strike out line 43, at page 34, and substitute the following therefor:
 “requirements for air services or aircraft;”

In the French version only, strike out lines 5 and 6, at page 35, and substitute the following therefor:

“l’annulation des permis d’affrètements internationaux;”

Clause 88

Add, immediately after line 19, at page 36, the following:

““point of destination” means, with respect to traffic on a railway line that is subject to a transfer described in subsection 129(4) or 130(2), the point where the traffic is

- c) de la planification fonctionnelle;
- d) des programmes de subvention ou de sécurité;
- e) des besoins en infrastructure;
- f) de l’application de la présente loi. »

Article 52

Retrancher la ligne 32, à la page 18, et la remplacer par ce qui suit :
 « de l’application de la présente loi ou de toute autre loi fédérale; »

Article 53

Retrancher les lignes 2 à 4, à la page 19, et les remplacer par ce qui suit :

« de mai, le ministre dépose devant le Parlement, pour l’année précédente, un rapport résumant la situation des transports au Canada et traitant notamment :

- a) de la viabilité économique des modes de transport et de leur contribution à l’économie canadienne et au développement des régions; »

Article 60

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 20 à 22, à la page 23, et les remplacer par ce qui suit :

« unless, where required under this Part, the person holds a licence issued under this Part in respect of that service. »

Article 67

Retrancher la ligne 8, à la page 26, et la remplacer par ce qui suit :

« l’augmentation de la somme pour la pé- »

Retrancher la ligne 10, à la page 26, et la remplacer par ce qui suit :

« tances et procéder, si possible, à des remboursements sur les excédents imposés. Le cas échéant, il peut, quant au remboursement, préciser les montants, majorés des intérêts calculés de la manière réglementaire, et la qualité des bénéficiaires. »

Article 82

Retrancher les lignes 3 et 4, à la page 34, et les remplacer par ce qui suit :

« toute question relative à une licence, un permis ou un autre document requis par la présente partie. »

Article 87

Retrancher les lignes 35 à 37, à la page 34, et les remplacer par ce qui suit :

- « c) prévoir les exigences relatives à la couverture d’assurance responsabilité pour les services aériens et les aéronefs; »

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 5 et 6, à la page 35, et les remplacer par ce qui suit :

« l’annulation des permis d’affrètements internationaux; »

Article 88

Ajouter, immédiatement après la ligne 20, à la page 37, ce qui suit :

« « point de destination » Le point de transfert du trafic, pour une ligne faisant l’objet d’un transfert visé au

transferred from the line of a railway company to a line to which this Part does not apply;

“point of origin” means, with respect to traffic on a railway line that is subject to a transfer described in subsection 129(4) or 130(2), the point where the traffic is transferred to the line of a railway company from a line to which this Part does not apply;”

Strike out lines 20 to 32, at page 36, and substitute the following therefor:

““railway” means a railway within the legislative authority of Parliament and includes

(a) branches, extensions, sidings, railway bridges, tunnels, stations, depots, wharfs, rolling stock, equipment, stores, or other things connected with the railway, and

(b) communications or signalling systems and related facilities and equipment used for railway purposes;”

Strike out line 35, at page 36, and substitute the following therefor:

“93, a partnership of such persons or a person who is mentioned in subsection 91(2);”

Clause 89

Strike out line 36, at page 37, and substitute the following therefor:
“person who operates a railway within the legis—”

Clause 91

Strike out lines 24 and 25, at page 38, and substitute the following therefor:

“ate a railway without a certificate of fitness.”

Clause 94

Strike out lines 22 to 26, at page 39, and substitute the following therefor:

“94. (1) The Agency may, on application, vary a certificate of fitness

(a) to change the termini or route of a line specified in the certificate;

(b) to add a line to the certificate; or

(c) to reflect a change in railway operations or circumstances relating to those operations.

(2) The Agency may vary a certificate of fitness when it grants a right under section 138 to the holder of the certificate.”

Clause 95

In the French version only, strike out line 30, at page 39, and substitute the following therefor:

“bilité ou de toute modification —”

paragraphe 129(4) ou 130(2), depuis la ligne d'une compagnie de chemin de fer sur celle d'une compagnie non assujettie à la présente partie.

« point d'origine » Le point de transfert du trafic, pour une ligne faisant l'objet d'un transfert visé au paragraphe 129(4) ou 130(2), sur la ligne d'une compagnie de chemin de fer depuis celle d'une compagnie non assujettie à la présente partie. »

Retrancher les lignes 16 à 32, à la page 36, et les remplacer par ce qui suit :

« « chemin de fer » Chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement. Sont également visés :

a) les embranchements et prolongements, les voies de garage et d'évitement, les ponts et tunnels, les gares et stations, les dépôts et quais, le matériel roulant, l'équipement et les fournitures, ainsi que tous les autres biens qui dépendent du chemin de fer;

b) les systèmes de communication ou de signalisation et les installations et équipements connexes qui servent à l'exploitation du chemin de fer. »

Retrancher les lignes 33 à 35, à la page 36, et les remplacer par ce qui suit :

« « compagnie de chemin de fer » La personne titulaire du certificat d'aptitude visé à l'article 93 ou la société formée de telles personnes, ou la personne mentionnée au paragraphe 91(2). »

Article 89

Retrancher les lignes 42 et 43, à la page 37, et les remplacer par ce qui suit :

« exploité par une personne exploitant un chemin de fer relevant de l'autorité législative du Par— »

Article 91

Retrancher les lignes 24 et 25, à la page 38, et les remplacer par ce qui suit :

« un chemin de fer sans être titulaire d'un certificat »

Article 94

Retrancher les lignes 22 à 26, à la page 39, et les remplacer par ce qui suit :

« 94. (1) L'Office peut, sur demande, modifier le certificat d'aptitude afin :

a) d'y apporter un changement relatif à une tête de ligne ou au parcours d'une ligne y figurant;

b) d'y ajouter une ligne;

c) de tenir compte de la survenance de faits nouveaux ou de l'évolution des circonstances dans le cadre de l'exploitation ferroviaire.

(2) Il peut également modifier le certificat d'aptitude du titulaire à qui il accorde un droit au titre de l'article 138. »

Article 95

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 30, à la page 39, et la remplacer par ce qui suit :

« bilité ou de toute modification — »

Clause 97

Strike out line 37, at page 40, and substitute the following therefor:

“97. (1) Where a railway company took posses—”

Strike out line 42, at page 40, and substitute the following therefor:

“to a railway company for the purpose of continuing railway operations or to the Crown.

(2) The land may be transferred to any other person for the purpose of continuing railway operations if

(a) in the case of land in Quebec, the transfer involves only a lease or a dismemberment of the right of ownership; or

(b) in the case of land in any other province, the transfer does not involve a transfer of the fee simple in the land.

(3) If land is transferred under subsection (1) or (2) to any person other than the Crown in right of Canada, subsequent transfers of the land are subject to the same limitations as those contained in this section.

(4) A transfer of land under this section does not affect any right or interest of a person, other than a railway company, that existed in the land immediately before the coming into force of section 185.”

Clause 98

In the French version only, strike out line 8, at page 41, and substitute the following therefor:

“(2) La compagnie qui acquiert ces terres de la”

Clause 99

Strike out lines 24 to 26, at page 41, and substitute the following therefor:

“tion of a railway line

(a) within the right of way of an existing railway line; or

(b) within 100 m of the centre line of an existing railway line for a distance of no more than 3 km.”

Clause 100

Strike out line 29, at page 41, and substitute the following therefor:

“of a railway line across another rail—”

Clause 102

Add, immediately after line 36, at page 42, the following:

“(5) This section does not apply in any circumstances where section 103 or 104 applies.”

Clause 105

In the English version only, strike out line 11, at page 43, and the heading immediately before it and substitute the following therefor:

“105. (1) A mortgage or hypothec issued”

In the English version only, strike out lines 18 to 22, at page 43, and substitute the following therefor:

Article 97

Retrancher les lignes 38 à 43, à la page 40, et les remplacer par ce qui suit :

« 97. (1) La compagnie de chemin de fer qui, en vertu de l'article 134 de la *Loi sur les chemins de fer* dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 185, a pris possession de terres appartenant à la Couronne, ou les a utilisées ou occupées, ne peut les aliéner qu'au profit d'une compagnie, de chemin de fer—pour l'exploitation d'un chemin de fer—ou de la Couronne.

(2) Ces terres peuvent être transférées au profit d'une autre personne si elles le sont pour l'exploitation d'un chemin de fer et si :

a) dans le cas de terres situées au Québec, le transfert ne vise qu'à les donner à bail ou à en céder un démembrement du droit de propriété;

b) dans les autres cas, ce transfert ne porte pas sur leur pleine propriété.

(3) Les terres transférées au titre du paragraphe (1) ou (2) à une personne autre que la Couronne du chef du Canada ne peuvent l'être à nouveau qu'à des conditions semblables.

(4) Un transfert effectué au titre du présent article n'affecte pas les droits ou intérêts qu'une personne, autre qu'une compagnie de chemin de fer, possède à l'égard de ces terres à l'entrée en vigueur de l'article 185.

Article 98

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 8, à la page 41, et la remplacer par ce qui suit :

« (2) La compagnie qui acquiert ces terres de la »

Article 99

Retrancher les lignes 26 à 28, à la page 41, et les remplacer par ce qui suit :

« de fer à l'intérieur du droit de passage d'une ligne de chemin de fer existante ou, s'il s'agit d'une ligne de chemin de fer d'au plus trois kilomètres de long, à 100 mètres ou moins de l'axe d'une telle ligne n'est pas subordonnée à l'autorisa— »

Article 100

Retrancher les lignes 32 et 33, à la page 41, et les remplacer par ce qui suit :

« truction d'une ligne de chemin de fer en travers d'une autre ligne peut être dépo— »

Article 102

Ajouter, immédiatement après la ligne 36, à la page 42, ce qui suit :

« (5) Le présent article ne s'applique pas dans les cas où les articles 103 ou 104 s'appliquent. »

Article 105

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 11, à la page 43, et la remplacer par ce qui suit :

«105. (1) A mortgage or hypothec issued »

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 18 à 22, à la page 43, et les remplacer par ce qui suit :

“(2) The mortgage or hypothec, assignment or other document need not be deposited, registered or filed under any other law or statute respecting real or personal property if it has been deposited and a notice has been published in accordance with subsection (1).”

Clause 106

Strike out lines 28 and 29, at page 43, and substitute the following therefor:

“hypothec, bailment or security agreement relating to rolling stock or any accessories or appurtenances relating thereto; and”

In the English version only, strike out line 37, at page 43, and substitute the following therefor: (

“under any other law or statute respecting real or person—”

Clause 107

In the French version only, strike out line 6, at page 44, and substitute the following therefor:

“celle-ci et ses créanciers, et le déposer à la”

Strike out lines 25 to 30, at page 44, and substitute the following therefor:

“(5) No order of the Federal Court or any other court restraining action against the railway company affects the right of any person to take possession of the rolling stock of the company as a creditor under a security agreement, mortgage or hypothec or as a lessor or conditional vendor, whether as trustee or otherwise, unless

(a) within 60 days after filing the scheme of arrangement, or any extended period to which the person may agree, the railway company agrees to perform all its obligations under the security agreement, mortgage, hypothec, lease or conditional sale agreement; and

(b) any event that occurred before the scheme was filed and that constitutes a default under the security agreement, mortgage, hypothec, lease or conditional sale agreement is cured before the later of

(i) 30 days after the event, and

(ii) the end of the period mentioned in paragraph (a).

(6) An extension of the 60-day period under paragraph (5)(a) does not prejudice the right to take possession of the rolling stock.”

Clause 108

In the English version only, strike out line 37, at page 44, and substitute the following therefor:

“(a) mortgages, hypothecs, bonds and de—”

In the French version only, strike out lines 38 to 40, at page 44, and substitute the following therefor:

“pagnie et les détenteurs d'obligations émises par elle;”

In the French version only, strike out line 11, at page 45, and substitute the following therefor:

“d'obligations”

« (2) The mortgage or hypothec, assignment or other document need not be deposited, registered or filed under any other law or statute respecting real or personal property if it has been deposited and a notice has been published in accordance with subsection (1). »

Article 106

Retrancher les lignes 22 à 28, à la page 43, et les remplacer par ce qui suit :

« pie de celui-ci, qui constate l'une ou l'autre des opérations suivantes peut être déposé au bureau du registraire du Canada :

a) le louage, la vente, la vente conditionnelle, l'hypothèque ou le dépôt de matériel roulant, de ses accessoires ou équipements connexes; ou l'accord de garantie y afférent ;

b) la révision, la cession ou la libération d'un document visé à l'alinéa a). »

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 37, à la page 43, et la remplacer par ce qui suit :

«under any other law or statute respecting real or person—»

Article 107

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 6, à la page 44, et la remplacer par ce qui suit :

« celle-ci et ses créanciers, et le déposer à la »

Retrancher les lignes 26 à 30, à la page 44, et les remplacer par ce qui suit :

« (5) Malgré toute ordonnance de la Cour fédérale ou de toute autre juridiction interdisant une action contre la compagnie, une personne peut prendre possession du matériel roulant de celle-ci en sa qualité de créancier, au titre d'un gage, d'une hypothèque ou d'un dépôt, ou de locateur ou vendeur sous condition, comme fiduciaire ou autrement, sauf :

a) si dans les soixante jours suivant le dépôt du projet ou dans le délai consenti au titre du paragraphe (6), la compagnie accepte d'exécuter toutes ses obligations envers elle;

b) s'il a été remédié à tout fait—préalable ou postérieur au dépôt du projet et constituant un défaut—dans les trente jours du défaut ou avant l'expiration du délai mentionné à l'alinéa a), la dernière en date de ces éventualités étant retenue.

(6) La personne peut, sans préjudice de son droit de prendre possession du matériel roulant, consentir à la prorogation du délai de soixante jours. »

Article 108

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 37, à la page 44, et la remplacer par ce qui suit :

« (a) mortgages, hypothecs, bonds and de— »

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 38 à 40, à la page 44, et les remplacer par ce qui suit :

« pagnie et les détenteurs d'obligations émises par elle; »

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 11, à la page 45, et la remplacer par ce qui suit :

« d'obligations »

In the French version only, strike out line 18, at page 45, and substitute the following therefor:

“s’il ne porte préjudice à aucun de leurs droits ou intérêts.”

Clause 111

In the English version only, strike out line 6, at page 46, and substitute the following therefor:

“111. The railway company shall keep at its princi—”

Clause 118

In the French version only, strike out line 19, at page 51, and substitute the following therefor:

“une période minimale de trois ans après son”

Clause 120

Strike out lines 28 to 31, at page 51, and substitute the following therefor:

“traffic in accordance with this Division and Division VI,
(a) the rates are the lawful rates of the railway company and, subject to sub—”

Strike out line 40, at page 51, and line 1, at page 52, and substitute the following therefor:

“tariff until they expire or until the tariff is superseded by a new tariff.”

Clause 129

Strike out lines 41 to 43, at page 55, and lines 1 to 9, at page 56, and substitute the following therefor:

“(3) In determining an interswitching rate, the Agency shall consider the average variable costs of all movements of traffic that are subject to the rate and the rate must not be less than the variable costs of moving the traffic, as determined by the Agency.

(4) For greater certainty, the transfer of a railway line, or an operating interest in it, under Division V or section 158 of the *National Transportation Act, 1987* does not affect any entitlement to an interswitching rate.”

Clause 130

Strike out lines 21 to 28, at page 56, and substitute the following therefor:

“(2) For greater certainty, the transfer of a railway line, or an operating interest in it, under Division V or section 158 of the *National Transportation Act, 1987* does not affect the right of a shipper to obtain a competitive line rate under sections 131 to 137.”

Clause 132

Strike out lines 31 to 37, at page 57, and substitute the following therefor:

“132. (1) A competitive line rate must not be established unless the shipper agrees with the connecting carrier, and with any other company, other than the local carrier, that moves traffic over a portion of the continuous route, on the terms and conditions governing their movement of the traffic, including the applicable rate.”

Strike out lines 38 and 39, at page 57, and substitute the following therefor:

“(2) If an interswitching rate determined under paragraph 129(1)(b) is available for a portion of the”

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 18, à la page 45, et la remplacer par ce qui suit :

« s’il ne porte préjudice à aucun de leurs droits ou intérêts. »

Article 111

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 6, à la page 46, et la remplacer par ce qui suit :

« 111. The railway company shall keep at its princi— »

Article 118

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 19, à la page 51, et la remplacer par ce qui suit :

« une période minimale de trois ans après son »

Article 120

Retrancher les lignes 30 à 32, à la page 51, et les remplacer par ce qui suit :

« mément à la présente section et à la section VI :

a) les prix mentionnés sont les »

Retrancher la ligne 42, à la page 51, et la remplacer par ce qui suit :

« jusqu’à la ces— »

Article 129

Retrancher les lignes 42 et 43, à la page 55, et les lignes 1 à 9, à la page 56, et les remplacer par ce qui suit :

« (3) Le prix tient compte des frais variables moyens de tous les transports de marchandises qui y sont assujettis et ne peut être inférieur aux frais variables—établis par l’Office—de ces transports.

(4) Il demeure entendu que le transfert, en application de la section V ou de l’article 158 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, des droits de propriété ou d’exploitation sur une ligne ne limite pas le droit d’obtenir le prix fixé pour l’interconnexion. »

Article 130

Retrancher les lignes 21 à 30, à la page 56, et les remplacer par ce qui suit :

« (2) Il demeure entendu que le transfert des droits de propriété ou d’exploitation d’une ligne en application de la section V ou de l’article 158 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* ne limite pas le droit de l’expéditeur d’obtenir un prix de ligne concurrentiel au titre des articles 131 à 137. »

Article 132

Retrancher les lignes 33 à 36, à la page 57, et les remplacer par ce qui suit :

« entre l’expéditeur et le transporteur de liaison, et toute autre compagnie—transporteur local exclu—qui effectue du transport sur une partie du parcours continu, d’un accord sur les conditions régissant le transport des marchandises, y compris sur »

Retrancher les lignes 40 et 41, à la page 57, et les remplacer par ce qui suit :

« prix fixé en application de l’alinéa 129(1)(b) est disponible. »

Clause 134

Strike out lines 4 and 5, at page 59, and substitute the following therefor:

“(a) of traffic that

(i) is the same as or substantially similar to, the traffic moved, and

(ii) is moved over similar distances, unless no such traffic is moved over similar distances.”

Strike out line 12, at page 59, and substitute the following therefor:

“C is the total number of tonne kilometres of the”

Strike out lines 33 to 36, at page 59, and substitute the following therefor:

“(4) A competitive line rate determined under this section must not be less than the variable costs of moving the traffic, as determined by the Agency.”

Clause 137

In the French version only, strike out line 2, at page 60, and substitute the following therefor:

“est établi, la compagnie de chemin de fer, autre”

New Clause 137.1

Add, immediately after line 34, at page 60, the following:

“**137.1** (1) A railway company shall not limit or restrict its liability to a shipper for the movement of traffic except by means of a written agreement signed by the shipper or by an association or other body representing shippers.

(2) If there is no agreement, the railway company's liability is limited or restricted to the extent provided in any terms and conditions that the Agency may

(a) on the application of the company, specify for the traffic; or

(b) prescribe by regulation, if none are specified for the traffic.”

Clause 138

In the French version only, strike out line 41, at page 60, and substitute the following therefor:

“fer, les utiliser ou les occuper”

In the French version only, strike out lines 13 to 16, at page 61, and substitute the following therefor:

“(3) La compagnie de chemin de fer verse une indemnité à l'autre compagnie pour l'exercice de ces droits. Si elles ne s'entendent pas sur le montant de l'indemnité, l'Office peut le fixer par arrêté.”

Clause 139

In the French version only, strike out line 38, at page 61, and substitute the following therefor:

“tant de l'indemnité à payer pour l'usage de cette emprise et de tout ouvrage connexe, si”

Article 134

Retrancher les lignes 1 et 2, à la page 59, et les remplacer par ce qui suit :

« marchandises identiques ou semblables effectué sur ses lignes — et, s'il en est, sur des distances semblables — pendant la période »

Retrancher la ligne 7, à la page 59, et la remplacer par ce qui suit :

« C le nombre de tonnes kilomètres de transport qui a »

Retrancher les lignes 28 à 32, à la page 59, et les remplacer par ce qui suit :

« (4) Le prix de ligne concurrentiel déterminé conformément au présent article ne peut être inférieur aux frais variables, établis par l'Office, du transport des marchandises. »

Article 137

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 2, à la page 60, et la remplacer par ce qui suit :

« est établi, la compagnie de chemin de fer, autre »

Nouvel article 137.1

Ajouter, immédiatement après la ligne 36, à la page 60, ce qui suit :

«**137.1** (1) La compagnie de chemin de fer ne peut limiter sa responsabilité envers un expéditeur pour le transport des marchandises de celui-ci, sauf par accord écrit signé soit par l'expéditeur, soit par une association ou un groupe représentant les expéditeurs.

(2) En l'absence d'un tel accord, la mesure dans laquelle la responsabilité de la compagnie de chemin de fer peut être limitée en ce qui concerne un transport de marchandises est prévue par les conditions de cette limitation soit fixées par l'Office pour le transport, sur demande de la compagnie, soit, si aucune condition n'est fixée, établies par règlement de l'Office. »

Article 138

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 41, à la page 60, et la remplacer par ce qui suit :

« fer, les utiliser ou les occuper »

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 13 à 16, à la page 61, et les remplacer par ce qui suit :

« (3) La compagnie de chemin de fer verse une indemnité à l'autre compagnie pour l'exercice de ces droits. Si elles ne s'entendent pas sur le montant de l'indemnité, l'Office peut le fixer par arrêté. »

Article 139

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 38, à la page 61, et la remplacer par ce qui suit :

« tant de l'indemnité à payer pour l'usage de cette emprise et de tout ouvrage connexe, si »

Clause 140

In the English version only, strike out lines 7 to 9, at page 62, and substitute the following therefor:

“tion of fact what constitutes a yard track, siding, spur or other track auxiliary to a railway line.”

Clause 141

In the French version only, strike out line 17, at page 62, and substitute the following therefor:

“transférer, notamment par vente ou bail,”

Strike out lines 27 to 30 on page 62.

Clause 142

Strike out line 34, at page 62, and substitute the following therefor:

“the operation of the line, but no steps shall be taken until the company’s intention to discontinue the line has been indicated in its plan for at least sixty days.”

Strike out lines 35 to 39, at page 62, and substitute the following therefor;

“(2) A railway company that operates a railway line listed in Schedule IV shall discontinue its operation of the line no later than March 31, 1996 or 10 days after this section comes into force, whichever is the later.

Clause 143

In the English version only, strike out lines 2 and 3, at page 63, and substitute the following therefor:

“tise the availability of the railway line, or any operating interest that the company has in it, for sale,”

Strike out line 8, at page 63, and substitute the following therefor:

“description of the railway line and how it or the operating interest is to be transferred, whether by sale, lease or otherwise, and an outline”

Clause 144

Strike out line 7, at page 64, and substitute the following therefor:

“(4) The railway company has four months”

Add, immediately after line 11, at page 64, the following:

“(5) If an agreement is not reached within the four months, the railway company may decide to continue the operation of the railway line, in which case it is not required to comply with section 145, but shall amend its plan to reflect its decision.”

Clause 145

Strike out lines 12 to 15, at page 64, and substitute the following therefor:

“145. (1) The railway company shall offer to transfer all of its interest in the railway line to the governments mentioned in this section for not more than its net”

Strike out lines 24 to 28, at page 64, and substitute the following therefor:

“(2) After the requirement to make the offer arises, the railway company shall send it simultaneously

(a) to the Minister if the railway line passes through

Article 140

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 7 à 9, à la page 62, et les remplacer par ce qui suit :

« tion of fact what constitutes a yard track, siding, spur or other track auxiliary to a railway line. »

Article 141

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 17, à la page 62, et la remplacer par ce qui suit :

« transférer, notamment par vente ou bail, »

Retrancher les lignes 25 à 28, à la page 62.

Article 142

Retrancher les lignes 31 et 32, à la page 62, et les remplacer par ce qui suit :

« d’exploiter une ligne suit les étapes prescrites par la présente section. Toutefois, elle ne peut le faire que si son intention de cesser l’exploitation de cette ligne a figuré au plan pendant au moins soixante jours. »

Retrancher les lignes 33 à 37, à la page 62, et les remplacer par ce qui suit :

« (2) La compagnie qui exploite une ligne visée à l’annexe IV doit cesser de l’exploiter au plus tard le 31 mars 1996 ou, s’il est postérieur, le dixième jour suivant l’entrée en vigueur du présent article. »

Article 143

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 2 et 3, à la page 63, et les remplacer par ce qui suit :

« tise the availability of the railway line, or any operating interest that the company has in it, for sale, »

Retrancher la ligne 7, à la page 63, et la remplacer par ce qui suit :

« ligne et les modalités du transfert, notamment par vente ou cession, du droit de propriété ou d’exploitation de celle-ci, et énonce les étapes préalables à la ces- »

Article 144

Retrancher la ligne 7, à la page 64, et la remplacer par ce qui suit :

« d’un délai de quatre mois à compter de l’expira- »

Ajouter, immédiatement après la ligne 8, à la page 64, ce qui suit :

« (5) À défaut d’entente dans les quatre mois, elle peut décider de poursuivre l’exploitation de la ligne, auquel cas elle n’est pas tenue de se conformer à l’article 145, mais doit modifier son plan en conséquence. »

Article 145

Retrancher les lignes 11 à 14, à la page 64, et les remplacer par ce qui suit :

« cipales de leur transférer tous ses intérêts à leur valeur nette de récupération ou moins si personne ne manifeste d’intérêt ou au- »

Retrancher la ligne 20, à la page 64, et la remplacer par ce qui suit :

« les frontières du Canada, une réserve ou une terre ayant déjà été une réserve au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les Indiens*; elle doit être faite au »

- (i) more than one province or outside Canada, or
- (ii) land that is or was a reserve, as defined in subsection 2(1) of the *Indian Act*,”

In the English version only, strike out lines 34 and 35, at page 64, and substitute the following therefor:

“tive officer of each municipal or district government through whose territory the railway line passes.”

Strike out lines 38 to 46, at page 64, and lines 1 to 4, at page 65, and substitute the following therefor:

“Canada may accept it within thirty days;

(b) by a provincial minister, the government of the province may accept it within thirty days, unless the offer is received by the Minister, in which case the government of each province may accept it within an additional thirty days after the end of the period mentioned in paragraph (a) if it is not accepted under that paragraph; and

(c) by a municipal or district government, it may accept it within an additional thirty days after the end of the period or periods for acceptance under paragraph (a) and (b), if it is not accepted under those paragraphs.”

Clause 146

Strike out lines 17 to 20, at page 65, and substitute the following therefor:

“146. (1) Where a railway company has complied with the process set out in sections 143 to 145, but an agreement for the sale, lease or other transfer of the railway line or an interest therein is not entered into through that process, the railway company may discontinue operating the line on providing notice thereof to the Agency. Thereafter, the railway company has no obligations under this Act in respect of the operation of the railway line as and from the date the sale, lease or other transfer was completed and has no obligations with respect to any operations by VIA Rail Canada Inc. over the railway line.

(2) If the railway line, or any interest of the railway company therein, is sold, leased or otherwise transferred by an agreement entered into through the process prescribed by sections 143 to 145 or otherwise, the railway company that conveyed the railway line has no obligations under this Act in respect of the operation of the railway line as and from the date the sale, lease or other transfer was completed and has no obligations with respect to any operations by VIA Rail Canada Inc. over the railway line as and from that date.”

Clause 152

In the French version only, strike out line 1, at page 68, and substitute the following therefor:

“152. (1) Une compagnie de chemin de fer régie”

Clause 153

In the French version only, strike out line 19, at page 68, and substitute the following therefor:

“153. (1) Une compagnie de chemin de fer régie”

Clause 156

Strike out lines 13 to 15, at page 69, and substitute the following therefor:

“cation and system of accounts of their assets, liabilities, revenues, working expenditures, capitalization, traffic and

Retrancher la ligne 24, à la page 64, et la remplacer par ce qui suit :

« dont la ligne franchit le territoire. Cette offre est faite simultanément à toutes les personnes en cause. »

Retrancher la ligne 29, à la page 64, et la remplacer par ce qui suit :

a) trente jours pour le gouvernement fédéré- »

Retrancher la ligne 31, à la page 64, et la remplacer par ce qui suit :

« b) trente jours pour le gouvernement pro- »

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 34 et 35, à la page 64, et les remplacer par ce qui suit :

« tive officer of each municipal or district government through whose territory the railway line passes. »

Retrancher la ligne 35, à la page 64, et la remplacer par ce qui suit :

« dispose de trente jours supplémentaires une fois expiré le délai mentionné à l'alinéa a); »

Retrancher la ligne 1, à la page 65, et la remplacer par ce qui suit :

« c) trente jours pour chaque administration »

Article 146

Retrancher les lignes 14 à 17, à la page 65, et les remplacer par ce qui suit :

« 146. (1) Lorsqu'une compagnie de chemin de fer s'est conformée au processus établi en vertu des articles 143 à 145, sans qu'une convention de transfert d'une ligne de chemin de fer n'en résulte, la compagnie de chemin de fer peut mettre fin à l'exploitation de la ligne pourvu qu'elle en avise l'Office. Par la suite, la compagnie de chemin de fer n'a aucune obligation, en vertu de la présente loi, relativement à l'exploitation de la ligne ni aucune obligation à l'égard de l'utilisation de la ligne par VIA Rail Canada Inc.

(2) En cas d'aliénation par la compagnie de chemin de fer de la ligne ou de droits qu'elle y détient, en vertu d'une convention résultant du processus établi en vertu des articles 143 à 145 ou autrement, la compagnie de chemin de fer cessionnaire n'a plus d'obligation en vertu de la présente loi relativement à l'exploitation de la ligne de chemin de fer ou à son utilisation par VIA Rail Canada Inc. depuis la date de signature de l'acte d'aliénation. »

Article 152

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 1, à la page 68, et la remplacer par ce qui suit :

« 152. (1) Une compagnie de chemin de fer régie »

Article 153

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 19, à la page 68, et la remplacer par ce qui suit :

« 153. (1) Une compagnie de chemin de fer régie »

Article 156

Retrancher les lignes 16 à 18, à la page 69, et les remplacer par ce qui suit :

« formes de comptes concernant l'actif, le passif, les recettes, les frais d'exploitation, la capitalisation, le trafic et

operating statistics relating to railway operations.”

Strike out lines 21 and 22, at page 69, and substitute the following therefor:

“to be classed as items relating to railway operations in the accounts.”

Strike out lines 27 to 31, at page 69, and substitute the following therefor:

“ciation to be charged with respect to each of the classes of property.

(5) A railway company for which a classification and system of accounts is prescribed shall”

Clause 157

In the French version only, strike out line 38, at page 69, and substitute the following therefor:

“157. (1) L’Office peut, par règlement, prévoir les”

In the French version only, strike out lines 40 and 41, at page 69, and substitute the following therefor:

“dépréciation et de coût du capital, dont il tient compte dans le calcul des frais sous le régime de la pré-”

Strike out line 13, at page 70, and substitute the following therefor:

“(a) for a particular period, the Agency must”

New Clause 157.1

Add, immediately after line 28, at page 70, the following:

“157.1 (1) The Minister may enter into an agreement with a provincial minister responsible for transportation matters providing for the administration, in relation to persons who operate railways within the legislative authority of the province, of any law respecting railway safety, accident investigation and railway crossings.

(2) The Minister may designate any body established under an Act of Parliament, or any person or class of persons employed in the public service of Canada, to administer the law in accordance with the agreement.

(3) The designated body, person or class of persons may perform any function or duty and exercise any powers necessary for the enforcement of the law, to the extent specified in the agreement.”

Clause 161

In the French version only, strike out lines 2 and 3, at page 73, and substitute the following therefor:

“mêmes la question, la soumettre par écrit à l’Office pour arbitrage.”

In the French version only, strike out lines 25 and 26, at page 73, and substitute the following therefor:

“çànt son intention de soumettre la question à l’Office pour arbitrage.”

Add, immediately after line 31, at page 73, the following:

“(4) A final offer arbitration is not a proceeding before the Agency.”

les statistiques d’exploitation relatifs aux opérations ferroviaires. »

Retrancher la ligne 26, à la page 69, et la remplacer par ce qui suit :

« ferroviaire dans les comptes. »

Retrancher les lignes 34 et 35, à la page 69, et les remplacer par ce qui suit :

« assujettie à une classification de comptes »

Article 157

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 38, à la page 69, et la remplacer par ce qui suit :

« 157. (1) L’Office peut, par règlement, prévoir les »

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 40 et 41, à la page 69, et les remplacer par ce qui suit :

« dépréciation et de coût du capital, dont il tient compte dans le calcul des frais sous le régime de la pré- »

Retrancher les lignes 13 et 14, à la page 70, et les remplacer par ce qui suit :

« L’Office :

a) inclut dans le calcul ceux des frais de »

Retrancher la ligne 22, à la page 70, et la remplacer par ce qui suit :

« termine d’après les prévisions établies sur »

Nouvel article 157.1

Ajouter, immédiatement après la ligne 27, à la page 70, ce qui suit :

« 157.1 (1) Le ministre peut conclure avec un ministre provincial chargé du transport un accord relatif à l’application, à des exploitants de chemin de fer assujettis à la compétence législative de la province en cause, de toute loi ayant trait à la réglementation de la sécurité ferroviaire et aux enquêtes sur les accidents et les franchissements ferroviaires.

(2) Le ministre peut désigner un organisme établi par une loi fédérale ou une personne ou catégorie de personnes oeuvrant au sein de l’administration publique fédérale pour appliquer la loi conformément à cet accord.

(3) L’organisme ou la personne ou catégorie de personnes peut, dans la mesure spécifiée dans l’accord, exercer les fonctions et les attributions nécessaires à l’exécution de la loi. »

Article 161

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 2 et 3, à la page 73, et les remplacer par ce qui suit :

« mêmes la question, la soumettre par écrit à l’Office pour arbitrage. »

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 25 et 26, à la page 73, et les remplacer par ce qui suit :

« çant son intention de soumettre la question à l’Office pour arbitrage. »

Ajouter, immédiatement après la ligne 26, à la page 73, ce qui suit :

« (4) La soumission d’une question à l’Office pour arbitrage ne constitue pas une procédure devant l’Office. »

Clause 177

Strike out lines 9 to 12, at page 80, and substitute the following therefor:

- “(b) prescribe the maximum amount payable for each violation, but the amount shall not exceed
- (i) \$5,000, in the case of an individual, and
 - (ii) \$25,000, in the case of a corporation.”

Clause 178

In the French version only, strike out line 22, at page 80, and substitute the following therefor:

“sonne à qui il veut demander des renseignements—”

Clause 185

Strike out line 18, at page 82, and substitute the following therefor:

“185. (1) Subject to subsection (2), the *Railway Act* is repealed, except”

Strike out line 21, at page 82, and substitute the following therefor:

“89, 96 to 98 and 109 of that Act continue”

Add, immediately after line 26, at page 82, the following:

“(2) Sections 264 to 270, 344, 345 and 358 of the *Railway Act* are repealed on a day to be fixed by order of the Governor in Council.

(3) For the purpose of applying the provisions mentioned in subsection (2) after this section comes into force,

- (a) a reference in those provisions to the “Agency” shall be interpreted as a reference to the Canadian Transportation Agency;
- (b) a reference in those provisions to a “railway, telegraph, telephone and express company”, a “railway or express company” or a “carrier by water” shall be interpreted as a reference to a railway company, as defined in section 88 of this Act; and
- (c) the reference to section 64 of the *National Transportation Act, 1987* in the definition “claim period” in subsection 270(1) of the *Railway Act* shall be interpreted as a reference to section 41 of this Act.”

Clause 196

Strike out lines 35 and 36, at page 85, and substitute the following therefor:

“decision, order, licence, permit, rule, regulation and direction made or issued by the National Transportation”

Strike out lines 41 and 42, at page 85, and substitute the following therefor:

“force as if it were a decision, order, license, permit, rule, regulation or direction made or issued by the Canadian—”

Clause 198

In the French version only, strike out line 7, at page 86, and substitute the following therefor:

“l’article 102 de la présente loi.”

Article 177

Retrancher la ligne 7, à la page 80, et la remplacer par ce qui suit :

« b) prévoir le montant maximal—plafonné, dans le cas »

Article 178

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 22, à la page 80, et la remplacer par ce qui suit :

« sonne à qui il veut demander des renseignements— »

Article 185

Retrancher la ligne 15, à la page 82, et la remplacer par ce qui suit :

« 185. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la *Loi sur les chemins de fer* est »

Retrancher la ligne 18, à la page 82, et la remplacer par ce qui suit :

« les articles 15 à 80, 84 à 89, 96 à 98 et 109 »

Ajouter, immédiatement après la ligne 24, à la page 82, ce qui suit :

« (2) Les articles 264 à 270, 344, 345 et 358 de la *Loi sur les chemins de fer* sont abrogés à la date fixée par décret.

(3) Pour l’application de ces dispositions après l’entrée en vigueur du présent article :

- a) la mention de l’Office, dans ces dispositions, vaut mention de l’Office des transports du Canada;
- b) la mention d’une compagnie de chemin de fer, de télégraphe, de téléphone ou de messagerie, ou d’un transporteur maritime, dans ces dispositions, vaut mention d’une compagnie de chemin de fer au sens de l’article 88 de la présente loi;
- c) la mention de l’article 64 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* dans la définition de « période de réclamation », au paragraphe 270(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, vaut mention de l’article 41 de la présente loi. »

Article 196

Retrancher les lignes 25 et 26, à la page 85, et les remplacer par ce qui suit :

« chaque décision, arrêté, licence, permis, règle, règlement ou directive pris ou délivré par l’Office national des trans— »

Retrancher la ligne 32, à la page 85, et la remplacer par ce qui suit :

« arrêté, licence, permis, règle, règlement ou directive de l’Of— »

Article 198

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 7, à la page 86, et la remplacer par ce qui suit :

« l’article 102 de la présente loi. »

Clause 199

In the French version only, strike out line 12, at page 86, and substitute the following therefor:

«tu de l'article 104 de la présente loi; si l'Office des transports»

New Clause 201.1

Add, immediately after line 39, at page 86, the following:

“201.1 (1) Where information concerning the costs of a railway company or other information that is by its nature confidential was obtained from the company by the Agency in the course of an investigation under the *Railway Act* or the *National Transportation Act, 1987*, the information shall not be published or disclosed in such a manner as to be available for the use of any other person, except in accordance with subsection (2) or if, in the opinion of the Agency, the publication is necessary in the public interest.

(2) The Agency shall disclose to the Minister any information in its possession, other than information contained in a confidential contract entered into under subsection 120(1) of the *National Transportation Act, 1987* or subsection 127(1) of this Act.”

New Clauses 203.1 to 203.3

Add, immediately after line 8, at page 87, the following:

“203.1 Schedule II to the Act is amended by striking out the reference to

National Transportation Act, 1987
Loi de 1987 sur les transports nationaux

and the corresponding references to subsection 46(3), section 54 and subsections 120(5), 170(2), 259(2) and 269(1).

203.2 Schedule II to the Act is amended by striking out the reference to

Railway Act
Loi sur les chemins de fer

and the corresponding references to section 353 and subsections 358(3) and (5).

203.3 Schedule II to the Act is amended by adding, in alphabetical order, a reference to

Canada Transportation Act
Loi sur les transports au Canada

and a corresponding reference to subsection 52(1) and section 167.”

Clause 228

Strike out line 3, at page 97, and substitute the following therefor:

“(8) Where an interest in land that was vested in the Crown before the expropriation vests”

Article 199

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 12, à la page 86, et la remplacer par ce qui suit :

« tu de l'article 104 de la présente loi; si l'Office des transports »

Nouvel article 201.1

Ajouter, immédiatement après la ligne 36, à la page 86, ce qui suit :

« 201.1 (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque l'Office a obtenu d'une compagnie de chemin de fer, au cours d'une enquête faite en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* ou de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, des renseignements relatifs aux frais de cette compagnie ou d'autres renseignements de nature confidentielle, les renseignements ne peuvent être publiés ni divulgués d'une manière qui les rende utilisables par quelqu'un d'autre, sauf si, de l'avis de l'Office, cette publication est nécessaire dans l'intérêt public.

(2) L'Office est tenu de divulguer au ministre tout renseignement autre qu'un renseignement contenu dans un contrat confidentiel conclu en application du paragraphe 120(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* ou du paragraphe 127(1) de la présente loi. »

Nouveaux articles 203.1 à 203.3

Ajouter, immédiatement après la ligne 8, à la page 87, ce qui suit:

« 203.1 L'annexe II de la même loi est modifiée par suppression de ce qui suit :

Loi de 1987 sur les transports nationaux
National Transportation Act, 1987

ainsi que de la mention «paragraphe 46(3), article 54 et paragraphes 120(5), 170(2), 259(2) et 269(1) » placée en regard de ce titre de loi.

203.2 L'annexe II de la même loi est modifiée par suppression de ce qui suit :

Loi sur les chemins de fer
Railway Act

ainsi que de la mention « article 353 et paragraphes 358(3) et (5) » placée en regard de ce titre de loi.

203.3 L'annexe II de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Loi sur les transports au Canada
Canada Transportation Act

ainsi que de la mention « paragraphe 52(1) et article 167 », à placer en regard de ce titre de loi. »

Article 228

Retrancher les lignes 4 et 5, à la page 97, et les remplacer par ce qui suit :

« obtenu en vertu de l'article 15 des terres dévolues, avant l'expropriation, à la Couronne ne peut les aliéner qu'au profit de »

New Clauses 229.1 to 229.3

Add, immediately after line 11, at page 97, the following:

“229.1 Schedule I.1 to the *Financial Administration Act* is amended by striking out, in column I, the reference to

National Transportation Agency
Office national des transports

and the corresponding reference in column II to the “Minister of Transport”.

229.2 Schedule I.1 to the Act is amended by adding, in alphabetical order in column I, a reference to

Canadian Transportation Agency
Office des transports du Canada

and a corresponding reference in column II to the “Minister of Transport”.

229.3 Subsection 4(4) of the *Government Employees Compensation Act* is repealed.”

New Clause 237.1

Add, immediately after line 36, at page 99, the following:

“237.1 Subsection 47(1) of the Act is replaced by the following:

47. (1) No pipeline and no section of a pipeline shall be opened for the transmission of hydrocarbons or any other commodity by a company until leave to do so has been obtained from the Board.”

New Clause 243.1

Add, immediately after line 12, at page 101, the following:

“243.1 Subsections 71(2) and (3) of the Act are replaced by the following:

(2) The Board may, by order, on such terms and conditions as it may specify in the order, require the following companies to receive, transport and deliver, according to their powers, a commodity offered for transmission by means of a pipeline:

- (a) a company operating a pipeline for the transmission of gas; and
- (b) a company that has been issued a certificate under section 52 authorizing the transmission of a commodity other than oil.

(3) The Board may, if it considers it necessary or desirable to do so in the public interest, require a company operating a pipeline for the transmission of hydrocarbons, or for the transmission of any other commodity authorized by a

Nouveaux articles 229.1 à 229.3

Ajouter, immédiatement après la ligne 11, à la page 97, ce qui suit :

«229.1 L'annexe I.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* est modifiée par suppression, dans la colonne I, de ce qui suit :

Office national des transports
National Transportation Agency

ainsi que de la mention « Le ministre des Transports », dans la colonne II, placée en regard de ce secteur.

229.2 L'annexe I.1 de la même loi est modifiée par adjonction, dans la colonne I, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Office des transports du Canada
Canadian Transportation Agency

ainsi que de la mention « Le ministre des Transports », dans la colonne II, à placer en regard de ce secteur.

229.3 Le paragraphe 4(4) de la *Loi sur l'indemnisation des agents de l'Etat* est abrogé. »

Nouvel article 237.1

Ajouter, immédiatement après la ligne 42, à la page 99, ce qui suit :

« 237.1 Le paragraphe 47(1) de la même loi est remplacé par ce qui suit :

47. (1) La compagnie ne peut mettre en service, pour le transport d'hydrocarbures ou d'autres produits, un pipeline ou une section de celui-ci que si elle a obtenu de l'Office une autorisation à cette fin. »

Nouvel article 243.1

Ajouter, immédiatement après la ligne 10, à la page 101, ce qui suit :

« 243.1 Les paragraphes 71(2) et (3) de la même loi sont remplacés par ce qui suit :

(2) L'Office peut, par ordonnance et selon les conditions qui y sont énoncées, obliger une compagnie qui exploite un pipeline destiné au transport du gaz, ou à qui a été délivré, au titre de l'article 52, un certificat l'autorisant à transporter un produit autre que le pétrole, à recevoir, transporter et livrer, dans le cadre de ses attributions, les marchandises qu'une personne lui offre pour transport par pipeline.

(3) L'Office peut, s'il l'estime utile à l'intérêt public et juge qu'il n'en résultera pas un fardeau injustifié pour elle, obliger une compagnie exploitant un pipeline destiné au transport d'hydrocarbures, ou de tout autre produit aux termes d'un certificat délivré au titre de l'article 52, à fournir les installations suffisantes et convenables pour :

- a) la réception, le transport et la livraison des hydrocarbures ou de l'autre produit, selon le cas, offerts

certificate issued under section 52, to provide adequate and suitable facilities for

(a) the receiving, transmission and delivering of the hydrocarbons or other commodity offered for transmission by means of its pipeline,

(b) the storage of the hydrocarbons or other commodity, and

(c) the junction of its pipeline with other facilities for the transmission of the hydrocarbons or other commodity,

if the Board finds that no undue burden will be placed on the company by requiring the company to do so."

Clause 245

Strike out lines 28 to 44, at page 101, and lines 1 and 2, at page 102, and substitute the following therefor:

"245. (1) Where, immediately before the coming into force of section 183, there is in force in respect of a major pipeline a permit, within the meaning of Part VI of the *National Transportation Act, 1987*, as that Act read at that time, subject to the *National Energy Board Act*, the permit continues in force in respect of the pipeline and is deemed to be a leave to open the pipeline granted under section 47 of the *National Energy Board Act* and a certificate issued under section 52 of that Act.

(2) Where, immediately before the coming into force of section 183, there is in force in respect of a minor pipeline a permit, within the meaning of Part VI of the *National Transportation Act, 1987*, as that Act read at that time, subject to the *National Energy Board Act*, the permit continues in force and is deemed to be an order under subsection 58(1) of the *National Energy Board Act* exempting the pipeline from the provisions of sections 29 to 33 and 47 of that Act."

New clause 271.1

Add, immediately after line 14, at page 110, the following:

"271.1 Subsection 7(1) of the *Department of Transport Act* is replaced by the following:

7. (1) The Minister has the management, charge and direction of

(a) all Government canals and works and property pertaining or incidental to them;

(b) the collection of tolls on the canals and matters incidental to their collection; and

(c) the officers and persons employed on the canals.

Clause 272

Strike out lines 15 and 16, at page 110, and substitute the following therefor:

272. Section 7.1 of the Act is replaced by the following:"

pour transport par son pipeline;

b) le stockage des hydrocarbures ou de l'autre produit;

c) le raccordement de sa canalisation à d'autres installations destinées au transport des hydrocarbures ou de l'autre produit. »

Article 245

Retrancher les lignes 27 à 44, à la page 101, et les lignes 1 et 2, à la page 102, et les remplacer par ce qui suit :

« 245. (1) Les permis relatifs à des canalisations importantes, valides avant la date d'entrée en vigueur de l'article 183 et délivrés sous le régime de la partie VI de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* avant cette date continuent, sous réserve des autres dispositions de la *Loi sur l'office national de l'énergie*, d'être valides à l'égard de ces canalisations et sont réputés être des autorisations d'exploitation et des certificats relatifs à un pipeline respectivement prévus par les articles 47 et 52 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

(2) Les permis exemptant des canalisations secondaires de l'application des articles 29 à 33 et 47 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, valides avant la date d'entrée en vigueur de l'article 183 et délivrés sous le régime de la partie VI de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* avant cette date continuent, sous réserve des autres dispositions de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, d'être valides à l'égard de ces canalisations et sont réputés avoir été accordés en vertu du paragraphe 58(1) de cette loi. »

Nouvel article 271.1

Ajouter immédiatement après la ligne 14, à la page 110, ce qui suit :

« 271.1 Le paragraphe 7(1) de la *Loi sur le ministère des Transports* est remplacé par ce qui suit :

7. (1) Le ministre a compétence sur les canaux de l'État, de même que sur les ouvrages, bâtiments et terrains qui en constituent des dépendances ou des annexes, et pour la perception des péages sur les canaux publics ainsi que pour les affaires s'y rapportant. Les personnes préposées à ce service, fonctionnaires ou autres, relèvent également de sa compétence. »

Article 272

Retrancher les lignes 15 à 17, à la page 110 et les remplacer par ce qui suit :

272. L'article 7.1 de la même loi est remplacé par ce qui suit : »

Schedule III

In the English version only, strike out the heading "Rate" of the second column at pages 126 and 127, and substitute the following therefor:

"Rate per tonne"

New Schedule IV

Add, immediately after Schedule III at page 127, the following:

Annexe III

Dans la version anglaise seulement, retrancher le mot «Rate» de la deuxième colonne aux pages 126 et 127, et le remplacer par ce qui suit :

« Rate per tonne »

Nouvelle annexe IV

Ajouter, immédiatement après l'annexe III, à la page 127, ce qui suit :

**"SCHEDULE IV/ANNEXE IV
(Section 142/article 142)**

PART I/PARTIE I

CN BRANCH LINES/EMBRANCHEMENTS DU CN

SUBDIVISION	BETWEEN/ENTRE		MILEAGE/MILLAGES
Bodo	Unity (M 0.0)	Cactus Lake (M 40.4)	40.4
Central Butte	M 44.0	Riverhurst (M 110.5)	66.5
Cudworth (Meacham Spur)	Meacham (M 23.6)	Totzke (M 38.4)	14.8
Neepawa	Neepawa (M 1.1)	Rosburn Jct. (M 5.3)	4.2
Rhein	Rhein (M 14.0)	MacNutt (M 45.2)	31.2
Rosburn	Rosburn Jct. (M. 0.0)	Russell (M 104.3)	104.3

PART II/PARTIE II

CP BRANCH LINES/EMBRANCHEMENTS DU CP

SUBDIVISION	BETWEEN/ENTRE		MILEAGE/MILLAGES
Dunelm	Player (M 0.0)	Simmie (M 25.2)	25.2
Gretna-La Rivière	Gretna (M 14.1)	Altona (M 21.4)	7.3
Langdon	Cosway (M 42.1)	Carbon (M 58.6)	16.5
Langdon/Acme	Irricana (M 25.8)	Cosway (M 42.1)	44.2
	Cosway (M 0.0)	Wimborne (M 27.9)	
Lomond	Vauxhall (M 97.0)	Hays (M. 112.3)	15.3
Lyleton	Deloraine (M 0.0)	Waskada (M 17.6)	17.6
Neudorf	Esterhazy (M 82.0)	Neudorf (M 126.2)	44.2
Prince Albert	Lanigan (M 0.7) excluding CN's (M 1.3) miles/ sauf portion du CN	St. Benedict (M 57.8)	55.8
Russell	Binscarth (M 0.0)	Inglis (M 23.9)	23.9
Sharmrock	McMahon (M 95.2)	Hak (M 103.4)	8.2
Stirling	Orion (M 6.0)	Etzikom (20.7)	14.7"

A copy of the Minutes of Proceedings relating to this Bill (*Issues Nos. 42 and 43 which includes this Report*) is tabled.

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-101, as amended, as a working copy for the use of the House of Commons at the report stage.

Respectfully submitted,

Un exemplaire des Procès-verbaux relatifs à ce projet de loi (*fascicules nos 42 et 43, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-101, tel que modifié, pour servir de document de travail à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,

Stan Keyes, M.P.,

Chair.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 24, 1995

(Meeting No. 70)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m. this day, in Room 209, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard and Stan Keyes.

Acting Members present: Georgette Sheridan for Raymond Lavigne; Bernie Collins for Anna Terrana.

Associate Members present: Vic Althouse, Leon E. Benoit, Marlene Cowling, Jake E. Hoepfner, Ovid L. Jackson and Elsie Wayne.

Other Member present: Elwin Hermanson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Research Officer.

Witnesses: From the Canadian Inland Terminal Association: Dwayne Anderson, President, North East Terminal Ltd.; Roy Levee, Chief Executive Officer, Weyburn Inland Terminal Ltd. *From the Canadian Fertilizer Institute:* Roger Larson, Managing Director; Dave DeBiasio, General Manager, Supply & Distribution, Agrium Inc. (Chairman, CFI Transportation Economics Sub-Committee); Mike Chorlton, President & Chief Executive Officer, Saskferco Products Limited, (Chairman, CFI Transportation Committee); Ron Kryviak, Manager of Transportation, Sheritt Inc.; Walter Rozum, Manager of Transportation, Nutrite Inc.; Bud Foley, Vice-President, Planning and Distribution, Potash Company of Canada Ltd. *From the Canadian Oilseed Processors Association:* Robert Broeska, President; Murray Davis, Vice-President of Canamara Foods; Brendon Turner, Manager of Transportation, Canamara Foods. *From the Western Canadian Wheat Growers Association:* Larry Maguire, President. *From the Canadian Pulp and Paper Association:* W.H. (Bill) McNally, President and Chief Executive Officer, QUNO Corporation; E. Russell Lewis, Director - Transportation, Stone-Consolidated Corporation; David W. Church, Director, Transportation, Recycling and Purchasing; James E. Foran, Aikins, MacAulay and Thorvaldson; Melvert S. Nunweiler, General Distribution Manager, Canfor Pulp and Paper Marketing. *From the United Grain Growers:* T.M. Allen, President and Chairman of the Board.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (See *Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Dwayne Anderson made an opening statement and with Roy Levee answered questions.

Roger Larson, Mike Chorlton and Dave DeBiasio made opening statements and with Bud Foley answered questions.

Robert Broeska made an opening statement and with Murray Davis answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 24 OCTOBRE 1995

(Séance n° 70)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 34, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard et Stan Keyes.

Membres suppléants présents: Georgette Sheridan remplace Raymond Lavigne et Bernie Collins remplace Anna Terrana.

Membres associés présents: Vic Althouse, Leon E. Benoit, Marlene Cowling, Jake E. Hoepfner, Ovid L. Jackson et Elsie Wayne.

Autre député présent: Elwin Hermanson.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, attaché de recherche.

Témoins: De la Canadian Inland Terminal Association: Dwayne Anderson, président, North East Terminal Ltd.; Roy Levee, administrateur principal, Weyburn Inland Terminal Ltd. *De l'Institut canadien des engrais:* Roger Larson, directeur de l'administration; Dave DeBiasio, directeur général, Approvisionnements et distribution, Agrium Inc., (président du Sous-comité du transport et de l'économie de l'ICE); Mike Chorlton, président-directeur général, Saskferco Products Limited, (président du Comité du transport de l'ICE); Ron Kryviak, directeur du transport, Sheritt Inc.; Walter Rozum, directeur du transport, Nutrite Inc.; Bud Foley, vice-président, Planification et distribution, Potash Company of Canada Ltd. *De la Canadian Oilseed Processors Association:* Robert Broeska, président; Murray Davis, vice-président de Canamara Foods; Brendon Turner, directeur du transport, Canamara Foods. *De la Western Canadian Wheat Growers Association:* Larry Maguire, président. *De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers:* W.H. (Bill) McNally, président-directeur général, QUNO Corporation; E. Russell Lewis, directeur du transport, Stone-Consolidated Corporation; David W. Church, directeur du transport, Recyclage et achats; James E. Foran, Aikins, MacAulay and Thorvaldson; Melvert S. Nunweiler, directeur général de la distribution, Canfor Pulp and Paper Marketing. *De l'Union des producteurs de grain:* T.M. Allen, président et président du conseil d'administration.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (Voir les *Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Dwayne Anderson fait une déclaration et, avec Roy Levee, répond aux questions.

Roger Larson, Mike Chorlton et Dave DeBiasio font des déclarations et, avec Bud Foley, répondent aux questions.

Robert Broeska fait une déclaration et, avec Murray Davis, répond aux questions.

Larry Maguire made an opening statement and answered questions.

W.H. McNally made an opening statement and with E. Russell Lewis, James E. Foran and David W. Church answered questions.

At 11:50 o'clock a.m., Charles Hubbard assumed the Chair.

T.M. Allen made an opening statement and answered questions.

At 1:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Luc Fortin

Committee Clerk

TUESDAY, OCTOBER 24, 1995

(Meeting No. 71)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, in Room 371, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Charles Hubbard, and Stan Keyes.

Acting Members present: Dale Johnston for Jim Gouk; Bob Nault for Jim Jordan; Georgette Sheridan for Raymond Lavigne and Glen McKinnon for Anna Terrana.

Associate Members present: Jake E. Hoepfner and Elsie Wayne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the United Transportation Union: Ron Bennett, Legislative Director. From Repap Enterprises Inc.: John R. Edgar, Vice-President. Transportation; Howard Hart, Director. From the Canadian Chamber of Commerce: Gary Campbell, Chairman of the Board; Sharon Glover, Vice-President, Government Relations. From the Ontario Grains and Oilseeds Group: Brian Doidge, Marketing Analyst; Cecil Bradley, Senior Manager, Ontario Federation of Agriculture; C. Bradley Gus Sonneveld, Director of Research, Ontario Wheat Producers. From James Richardson & Sons Limited—Grain Division: Jim Weir, Vice-President, Corporate Affairs. From Transportation—Communications International Union: Herbert Daniher, Executive Vice-President, Grain Division; Maureen Prebnski, Director, Education.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (See *Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Ron Bennett made an opening statement and answered questions.

Larry Maguire fait une déclaration et répond aux questions.

W.H. McNally fait une déclaration et, avec E. Russell Lewis, James E. Foran et David W. Church, répond aux questions.

À 11 h 50, Charles Hubbard prend place au fauteuil.

T.M. Allen fait une déclaration et répond aux questions.

À 13 heures, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de comité

Luc Fortin

LE MARDI 24 OCTOBRE 1995

(Séance n° 71)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 32, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (président).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Charles Hubbard et Stan Keyes.

Membres suppléants présents: Dale Johnston remplace Jim Gouk; Bob Nault remplace Jim Jordan; Georgette Sheridan remplace Raymond Lavigne et Glen McKinnon remplace Anna Terrana.

Membres associés présents: Jake E. Hoepfner et Elsie Wayne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Des Travailleurs unis des transports: Ron Bennett, directeur, Législation. De Repap Enterprises Inc.: John R. Edgar, vice-président, Transports; Howard Hart, directeur. De la Chambre de commerce du Canada: Gary Campbell, président du conseil d'administration; Sharon Glover, vice-présidente, Relations gouvernementales. Du Ontario Grains and Oilseeds Group: Brian Doidge, analyste en marketing; Cecil Bradley, directeur principal, Fédération de l'agriculture de l'Ontario; C. Bradley Gus Sonneveld, directeur de la recherche, Ontario Wheat Producers. De James Richardson & Sons Limited—Grain Division: Jim Weir, vice-président, Affaires de la société. Du Syndicat international du transport-communications: Herbert Daniher, vice-président et directeur général, Division du grain; Maureen Prebnski, directrice, Information.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (Voir les *Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Ron Bennett fait une déclaration et répond aux questions.

At 3:55 o'clock p.m. Charles Hubbard took the Chair.

John Edgar and Howard Hart made opening statements and answered questions.

Sharon Glover and Garry Campbell made opening statements and answered questions.

Brian Doidge and Cecil Bradley made opening statements and with Gus Sonneveld answered questions.

Jim Weir made an opening statement and answered questions.

Herbert Daniher made an opening statement.

At 6:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, OCTOBER 25, 1995
(Meeting No. 72)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier and Anna Terrana.

Acting Members present: Bob Nault for Jim Jordan and Georgette Sheridan for Raymond Lavigne.

Associate Members present: Vic Althouse and Ovid L. Jackson.

Other Members present: Elwin Hermanson and Myron Thompson.

In Attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Canadian Wheat Board: Lorne Helm, Chief Commissioner; Tami Reynolds, Advisor. *From the Canadian Shipowners Association:* T. Norman Hall, President; Ed Weinberg, Consultant; Captain Rejean Lanteigne, Manager. *From Railtex:* Bruce Flohr, President and Chief Executive Officer. *From the Western Producer Car Group:* Murray Christensen, Vice-Chairman, Alberta; Ralph Bowditch, Vice-Chairman, Saskatchewan; *From A.Z.P.A.A. Rural Development Corporation:* Peggy Reavie *From the Zenon Park Economic Development Committee:* Celine Favreau, Economic Development Officer.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Lorne Helm made an opening statement and with Tami Reynolds answered questions.

Norman Hall made an opening statement and with the witnesses answered questions.

At 5:05 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 5:35 o'clock p.m. the sitting resumed.

Bruce Flohr made an opening statement and answered questions.

À 15 h 55, Charles Hubbard prend place au fauteuil.

John Edgar et Howard Hart font des déclarations et répondent aux questions.

Sharon Glover et Garry Campbell font des déclarations et répondent aux questions.

Brian Doidge et Cecil Bradley font des déclarations et, avec Gus Sonneveld, répondent aux questions.

Jim Weir fait une déclaration et répond aux questions.

Herbert Daniher fait une déclaration et répond aux questions.

À 18 h 40, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 25 OCTOBRE 1995
(Séance n° 72)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 32, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Bob Nault remplace Jim Jordan et Georgette Sheridan remplace Raymond Lavigne.

Membres associés présents: Vic Althouse et Ovid L. Jackson.

Autres députés présents: Elwin Hermanson et Myron Thompson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la Commission canadienne du blé: Lorne Helm, commissaire en chef; Tami Reynolds, conseiller. *De l'Association des armateurs canadiens:* T. Norman Hall, président; Ed Weinberg, expert-conseil; Capitaine Réjean Lanteigne, directeur. *De Railtex:* Bruce Flohr, président-directeur général. *Du Western Producer Car Group:* Murray Christensen, vice-président, Alberta; Ralph Bowditch, vice-président, Saskatchewan. *Du A.Z.P.A.A. Rural Development Corporation:* Peggy Reavie. *Du Zenon Park Economic Development Committee:* Céline Favreau, agent de développement économique.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Lorne Helm fait une déclaration et, avec Tami Reynolds, répond aux questions.

Norman Hall fait une déclaration et, avec les témoins, répond aux questions.

À 17 h 05, le Comité suspend ses travaux.

À 17 h 35, le Comité reprend ses travaux.

Bruce Flohr fait une déclaration et répond aux questions.

Murray Christensen and Ralph Bowditch made opening statements and answered questions.

Peggy Reavie and Celine Favreau made opening statements and answered questions.

At 7:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

THURSDAY, OCTOBER 26, 1995
(Meeting No. 73)

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 209, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Fontana, Charles Hubbard and Stan Keyes.

Acting Members present: Marlene Cowling for Joe Comuzzi; Bob Nault for Jim Jordan; Georgette Sheridan for Raymond Lavigne; Bernie Collins for Anna Terrana and Dale Johnston for David Chatters.

Associate Members present: Vic Althouse, Jake E. Hoepfner and Elsie Wayne.

Other Member present: Réginald Bélair.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Research Officer.

Witnesses: From New Brunswick Southern Railway Limited: E. Scott Smith, General Manager; Robert Youden, General Manager, Irving Forest Services; Joseph Day, In-house Legal Counsel. *From the Central Western Railway Corporation:* Thomas Payne, President. *From the Chamber of Maritime Commerce:* Doug Smith, President; Jim Campbell, General Manager. *From the Quebec North Shore & Labrador Railway:* Derek Rance, President; Jean Bazin, Counsel; Marc Duclos, Manager. *From the Canadian American Railroad Company; Bangor & Aroostook Railroad Company; Windsor & Hantsport Railway Company; and Iron Road Railways:* George T.H. Cooper, Queen Counsel. *Ontario Northland Transportation Commission:* Matt Rukavina, Chairman; G.A. Payne, Director, Corporate Affairs and Planning.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

E. Scott Smith, Robert Youden and John Day made opening statements and answered questions.

Thomas Payne made an opening statement and answered questions.

Jim Campbell and Doug Smith made opening statements and answered questions.

Murray Christensen et Ralph Bowditch font des déclarations et répondent aux questions.

Peggy Reavie et Céline Favreau font des déclarations et répondent aux questions.

À 19 h 10, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

LE JEUDI 26 OCTOBRE 1995
(Séance n° 73)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 35, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Fontana, Charles Hubbard et Stan Keyes.

Membres suppléants présents: Marlene Cowling remplace Joe Comuzzi; Bob Nault remplace Jim Jordan; Georgette Sheridan remplace Raymond Lavigne; Bernie Collins remplace Anna Terrana et Dale Johnston remplace David Chatters.

Membres associés présents: Vic Althouse, Jake E. Hoepfner et Elsie Wayne.

Autre député présent: Réginald Bélair.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, attaché de recherche.

Témoins: Du New Brunswick Southern Railway Limited: E. Scott Smith, gérant général; Robert Youden, gérant général, Irving Forest Services; Joseph Day, conseiller juridique interne. *De la Central Western Railway Corporation:* Thomas Payne, président. *De la Chambre de commerce maritime:* Doug Smith, président; Jim Campbell, directeur général. *Du Quebec North Shore & Labrador Railway:* Derek Rance, président; Jean Bazin, conseiller; Marc Duclos, gérant. *De la Canadian American Railroad Company; la Bangor & Aroostook Railroad Company; la Windsor & Hantsport Railway Company et la Iron Road Railways:* George T.H. Cooper, conseiller de la Reine. *De la Commission des transports Ontario Northland:* Matt Rukavina, président; G.A. Payne, directeur, Affaires de la Commission et planification.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

E. Scott Smith, Robert Youden et John Day font des déclarations et répondent aux questions.

Thomas Payne fait une déclaration et répond aux questions.

Jim Campbell et Doug Smith font des déclarations et répondent aux questions.

Derek Rance made an opening statement and answered questions.

George T.H. Cooper made an opening statement and answered questions.

G.A. Payne and Matt Rukavina made opening statements and answered questions.

At 1:07 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Luc Fortin

Committee Clerk

Derek Rance fait une déclaration et répond aux questions.

George T.H. Cooper fait une déclaration et répond aux questions.

G.A. Payne et Matt Rukavina font des déclarations et répondent aux questions.

À 13 h 07, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de comité

Luc Fortin

TUESDAY, OCTOBER 31, 1995
(Meeting No. 74)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Comuzzi, Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier and Anna Terrana.

Acting Members present: Bob Nault for Jim Jordan; Marlene Cowling for Joe Comuzzi and Georgette Sheridan for Raymond Lavigne.

Other Members present: Marlene Cowling, Wayne Easter and Elsie Wayne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From CP Rail System: Robert J. Ritchie, President and Chief Executive Officer; Rick A. Sallee, Vice-President, Marketing & Sales; David W. Flicker, Vice-President, Government and Public Affairs.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Robert J. Ritchie made an opening statement and with the other witnesses answered questions.

At 5:14 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, NOVEMBER 1, 1995
(Meeting No. 75)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Vice-Chair, Joe Comuzzi presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier and Anna Terrana.

LE MARDI 31 OCTOBRE 1995
(Séance n° 74)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 32, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Comuzzi, Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Bob Nault remplace Jim Jordan; Marlene Cowling remplace Joe Comuzzi et Georgette Sheridan remplace Raymond Lavigne.

Autres députés présents: Marlene Cowling, Wayne Easter et Elsie Wayne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du réseau CP Rail: Robert J. Ritchie, président et directeur général; Rick A. Sallee, vice-président, Marketing & Ventes; David W. Flicker, vice-président, Affaires publiques et gouvernementales.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Robert J. Ritchie fait une déclaration puis, avec d'autres témoins, répond aux questions.

À 17 h 14, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 1^{er} NOVEMBRE 1995
(Séance n° 75)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 32, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Joe Comuzzi (*vice-président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier et Anna Terrana.

Acting Members present: Marlene Cowling for Stan Keyes and Bernie Collins for Jim Jordan.

Associate Member present: Vic Althouse.

Other Member present: Len Taylor.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Saskatchewan Department of Highways and Transportation: Honourable Andy Renaud, Minister. *From the Manitoba Department of Highways and Transportation:* Honourable Glen Finlay, Minister. *From the Alberta Department of Transportation and Utilities:* Honourable Stephen West, Minister. *As individual:* Bill Blaikie, M.P. *From Transport 2000 Canada:* Robert Evans, Past President; David Glastonberry, President and J. Bakker, Vice-President. *From the Saskatchewan Association of Rural Municipalities:* Ron Gleim, Director, Jim Hallick. *From Halifax-Dartmouth Port Development:* John Gatwick, Chairman; Donald Jeans, Research Analyst.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (See *Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Honourable Andy Renaud, Honourable Glen Finlay and Honourable Stephen West made opening statements and answered questions.

Bill Blaikie made an opening statement and answered questions.

David Glastonberry and Robert Evans made opening statements and with J. Bakker answered questions.

Ron Gleim and Jim Hallick made opening statements and answered questions.

John Gatwick made an opening statement and answered questions.

At 8:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

THURSDAY, NOVEMBER 2, 1995
(Meeting No. 76)

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m. this day, in Room 209, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes and Raymond Lavigne.

Acting Member present: Marlene Cowling for Jim Jordan.

Membres suppléants présents: Marlene Cowling remplace Stan Keyes et Bernie Collins remplace Jim Jordan.

Membre associé présent: Vic Althouse.

Autre député présent: Len Taylor.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Du ministère de la Voirie et du Transport de la Saskatchewan: L'honorable Andy Renaud, ministre. *Du ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba:* L'honorable Glen Finlay, ministre. *Du ministère des Transports et des Services publics de l'Alberta:* L'honorable Stephen West, ministre. *À titre personnel:* Bill Blaikie, député. *De Transport 2000 Canada:* Robert Evans, ancien président; David Glastonberry, président et J. Bakker, vice-président. *De la Saskatchewan Association of Rural Municipalities:* Ron Gleim, directeur; Jim Hallick. *Du Halifax-Dartmouth Port Development:* John Gatwick, président et Donald Jeans, attaché de recherche.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (Voir les *Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Les honorables Andy Renaud, Glen Finlay et Stephen West font une déclaration et répondent aux questions.

Bill Blaikie fait une déclaration et répond aux questions.

David Glastonberry et Robert Evans font une déclaration et, avec J. Bakker, répondent aux questions.

Ron Gleim Jim Hallick font une déclaration et répondent aux questions.

John Gatwick fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

LE JEUDI 2 NOVEMBRE 1995
(Séance n° 76)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 31, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes et Raymond Lavigne.

Membre suppléant présent: Marlene Cowling remplace Jim Jordan.

Other Members present: Réginald Bélair and Robert Nault.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From *Algoma Central Railway Inc./Wisconsin:* Edward A. Burkhardt, President; Susan Norton, Treasurer. From the *Federation of Canadian Municipalities:* Grant Hopcroft, Chairman, Transportation Committee; Daniel McGregor, Senior Policy Analyst; James W. Knight, Executive Director. From *Air Travel Services Distributors:* José Leroux, President and Chief Executive Officer, V.I.P. Inter-Transit Inc.; Dan Fiorita, Legal Counsel. From *"Conseil québécois sur le transport ferroviaire":* Janvier Cliche, President; Réjean Laliberté, Vice-President. From *Halifax Port Corporation:* David Bellfontaine, President and Chief Executive Officer; Merve Russell, Chairman; Patricia McDermott, Vice-President, Marketing.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (See *Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Edward A. Burkhardt made an opening statement and with Susan Norton answered questions.

At 10:08 o'clock a.m. the meeting was suspended.

At 10:39 o'clock a.m. the meeting resumed.

James W. Knight and Grant Hopcroft made opening statements and answered questions.

Dan Fiorita made an opening statement and answered questions.

Janvier Cliche and Réjean Laliberté made opening statements and answered questions.

Merve Russell, Patricia McDermott and David Bellfontaine made opening statements and answered questions.

At 1:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

Luc Fortin

Committee Clerk

Autres députés présents: Réginald Bélair et Robert Nault.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De l'*Algoma Central Railway Inc./Wisconsin:* Edward A. Burkhardt, président; Susan Norton, trésorière. De la *Fédération canadienne des municipalités:* Grant Hopcroft, président, Comité des transports; Daniel McGregor, analyste principal des politiques; James W. Knight, directeur général. Des *distributeurs de service de transport aérien:* José Leroux, président et directeur général, V.I.P. Inter-Transit Inc.; Dan Fiorita, avocat. Du *Conseil québécois sur le transport ferroviaire:* Janvier Cliche, président; Réjean Laliberté, vice-président. De la *Halifax Port Corporation:* David Bellfontaine, président et directeur général; Merve Russell, président; Patricia McDermott, vice-présidente, Marketing.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (Voir les *Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Edward A. Burkhardt fait une déclaration et, avec Susan Norton, répond aux questions.

À 10 h 08, le Comité suspend ses travaux.

À 10 h 39, le Comité reprend ses travaux.

James W. Knight et Grant Hopcroft font des déclarations et répondent aux questions.

Dan Fiorita fait une déclaration et répond aux questions.

Janvier Cliche et Réjean Laliberté font une déclaration et répondent aux questions.

Merve Russell, Patricia McDermott et David Bellfontaine font une déclaration et répondent aux questions.

À 13 h 15, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

Greffier de comité

Luc Fortin

MONDAY, NOVEMBER 6, 1995
(Meeting No. 77)

The Standing Committee on Transport met at 3:31 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard and Stan Keyes.

LE LUNDI 6 NOVEMBRE 1995
(Séance n° 77)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 31, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard et Stan Keyes.

Acting Members present: Glen McKinnon for Anna Terrana; Bob Nault for Jim Jordan and Georgette Sheridan for Raymond Lavigne.

Associate Member present: Marlene Cowling.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Western Canadian Shippers' Coalition: Robert Renwick, Chairman; Richard Whittington, Vice-President, Sales and Marketing, Luscar Coal; Kevin Doyle, President, Sultran; Tom Culham, Assistant Director, Transportation and Purchasing, Wildwood of Canada; Jim Foran, Counsel. *From Sultran:* Kevin Doyle, President; Jim Foran, Counsel. *From the Council of Forest Industries:* Jim Black, Vice-President, Logistics, MPS Sales; Tom Culham, Assistant Director, Transportation and Purchasing, Wildwood of Canada; Robert Renwick, Consultant Logistics. *From the Canadian Rails to Greenways Network:* Doug Franklin, Heritage Canada Foundation; Anne Robinson, Executive Director. *From Nova Scotia Power:* Ross Miller, Manager, Structures and Rights of Way; John K. Poirier, Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Robert Renwick made an opening statement and with the other witnesses answered questions.

Kevin Doyle made an opening statement and with Jim Foran answered questions.

Robert Renwick made an opening statement and with the other witnesses answered questions.

Anne Robinson and Doug Franklin made opening statements and answered questions.

John K. Poirier made an opening statement and with Ross Miller answered questions.

At 6:07 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

TUESDAY, NOVEMBER 7, 1995
(Meeting No. 78)

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne and Anna Terrana.

Acting Member present: Bob Nault for Jim Jordan.

Membres suppléants présents: Glen McKinnon remplace Anna Terrana; Bob Nault remplace Jim Jordan et Georgette Sheridan remplace Raymond Lavigne.

Membre associé présent: Marlene Cowling.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De Western Canadian Shippers' Coalition: Robert Renwick, président; Richard Whittington, vice-président, Ventes et Marketing, Luscar Coal; Kevin Doyle, président, Sultran; Tom Culham, directeur adjoint, Transport et Achat, Wildwood of Canada; Jim Foran, avocat. *De Sultran:* Kevin Doyle, président; Jim Foran, avocat. *Du Conseil des industries forestières:* Jim Black, vice-président, Logistique, MPS Sales; Tom Culham, directeur adjoint, Transport et Achat, Wildwood of Canada; Robert Renwick, consultant, Logistique. *Du Réseau canadien des corridors verts:* Doug Franklin, Fondation Héritage Canada; Anne Robinson, directrice exécutive. *De Nova Scotia Power:* Ross Miller, gérant, Structures et Droits de passage; John K. Poirier, avocat.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Robert Renwick présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

Kevin Doyle présente un exposé et, avec Jim Foran, répond aux questions.

Robert Renwick présente un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

Anne Robinson et Doug Franklin présentent des exposés et répondent aux questions.

John K. Poirier présente un exposé et, avec Ross Miller, répond aux questions.

À 18 h 07, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Jacques Lahaie

LE MARDI 7 NOVEMBRE 1995
(Séance n° 78)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 36, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (président).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Bob Nault remplace Jim Jordan.

Associate Member present: Elsie Wayne.

Other Member present: Georgette Sheridan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From Manalta: Forrest Hume, Counsel; George Chapel, President and Chief Executive Officer; John Morgan, Vice-President and General Manager; David Wilson, Manager, Marketing and Transportation. From Novacor Chemicals Ltd.: Terry Park, Manager, Logistics, Strategy and Development; Dennis McConaghy, Chief Executive Officer. From the Saskatchewan Association of Health Organizations: Russ McPherson, Board Chair; Arlis Wright, Chief Executive Officer. From the Great West Rural Development: William J. Matlock, Chairman. From the Atlantic Provinces Transportation Commission: Ramsay Armitage, General Manager. From the Union of Ontario Indians: Vernon Roote, Deputy Grand Chief; Ray Rogers, Elder.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (See Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42)

George Chapel made an opening statement and with Forrest Hume answered questions.

Terry Park and Dennis McConaghy made opening statements and answered questions.

Russ McPherson made an opening statement and answered questions.

William J. Matlock made an opening statement and answered questions.

Ramsay Armitage made an opening statement and answered questions.

Vernon Roote made an opening statement and with Ray Rogers answered questions.

At 12:23 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Luc Fortin

Committee Clerk

TUESDAY, NOVEMBER 7, 1995
(Meeting No. 79)

The Standing Committee on Transport met at 3:34 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes and Paul Mercier.

Acting Member present: Bob Nault for Jim Jordan.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Autre député présent: Georgette Sheridan.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De Manalta: Forrest Hume, conseiller; George Chapel, président et directeur général; John Morgan, vice-président et gérant général; David Wilson, directeur, Commercialisation et transport. De Novacor Chimie Canada Ltée: Terry Park, directeur, Logistique, stratégie et développement; Dennis McConaghy, directeur général. De la Saskatchewan Association of Health Organizations: Russ McPherson, directeur du Conseil; Arlis Wright, directrice générale. De Great West Rural Development: William J. Matlock, président. De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique: Ramsay Armitage, gérant général. De la Union of Ontario Indians: Vernon Roote, grand chef adjoint; Ray Rogers, aîné.

Le Comité reprend son étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42)

George Chapel fait une déclaration et répond aux questions avec Forrest Hume.

Terry Park et Dennis McConaghy font une déclaration et répondent aux questions.

Russ McPherson fait une déclaration et répond aux questions.

William J. Matlock fait une déclaration et répond aux questions.

Ramsay Armitage fait une déclaration et répond aux questions.

Vernon Roote fait une déclaration et, avec Ray Rogers répond aux questions.

À 12 h 23, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de comité

Luc Fortin

LE MARDI 7 NOVEMBRE 1995
(Séance n° 79)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 34, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (président).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Bob Nault remplace Jim Jordan.

Associate Member present: Elsie Wayne.

Other Member present: Georgette Sheridan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From Lande & Roussel: Richard Lande, Transportation Consultant. *From the Canadian Gas Association:* John Klenavic, Vice-President, Policy; Robert Waldon, Supervisor, Lands Administration, Union Gas Ltd. *From the Grain Services Union:* Hugh J. Wagner, General Secretary. *From Transport 2000 Québec:* Luc Côté, Chairman of the Board; Normand Parisien, Coordinating Director. *From the National Transportation Agency of Canada:* Ron Ashley, Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Richard Lande made an opening statement and answered questions.

Robert Waldon made an opening statement and with John Klenavic answered questions.

Hugh J. Wagner made an opening statement and answered questions.

Normand Parisien made an opening statement and answered questions.

Ron Ashley made an opening statement and answered questions.

At 7:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, NOVEMBER 8, 1995
(Meeting No. 80)

The Standing Committee on Transport met at 3:31 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier and Anna Terrana.

Associate Member present: Marlene Cowling.

Other Member present: Bob Nault.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the Canadian Auto Workers: Dennis Cross, President, Local 101, CP Rail; Bob Hanlan, National Representative; Kevin Collins, National Representative; Bob Chernecki, Assistant to the President. *From Wabush Mines:* Damien Lebel, Acting General Manager; J.F. Howard, Counsel. *From Cargill Limited:* Barbara Isman, Assistant Vice-President, Corporate Affairs; Tom Cascica, Senior Manager, Land Transportation.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Autre député présent: Georgette Sheridan.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De Lande & Roussel: Richard Lande, conseiller en matière de transport. *De l'Association canadienne du gaz:* John Klenavic, vice-président, Politique; Robert Waldon, surveillant, Administration foncière, Union Gas Ltd. *De la Grain Services Union:* Hugh J. Wagner, secrétaire général. *De Transport 2000 Québec:* Luc Côté, président du conseil d'administration; Normand Parisien, directeur coordonnateur. *De l'Office national des transports du Canada:* Ron Ashley, avocat.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Richard Lande fait une déclaration et répond aux questions.

Robert Waldon fait une déclaration et, avec John Klenavic, répond aux questions.

Hugh J. Wagner fait une déclaration et répond aux questions.

Normand Parisien fait une déclaration et répond aux questions.

Ron Ashley fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 heures, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 8 NOVEMBRE 1995
(Séance n° 80)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 31, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membre associé présent: Marlene Cowling.

Autre député présent: Bob Nault.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: Des travailleurs canadiens de l'automobile: Dennis Cross, président, Local 101, Réseau CP Rail; Bob Hanlan, représentant national; Kevin Collins, représentant national; Bob Chernecki, adjoint du président. *De Wabush Mines:* Damien Lebel, gérant général intérimaire; J.F. Howard, avocat. *De Cargill Limited:* Barbara Isman, vice-présidente adjointe, Affaires de la société; Tom Cascica, gérant principal, Transport terrestre.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Bob Chernecki made an opening statement and with Dennis Cross answered questions.

Damien Lebel made an opening statement and with J.F. Howard answered questions.

Barbara Isman and Tom Cascica made opening statements and answered questions.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, NOVEMBER 9, 1995

(Meeting No. 81)

The Standing Committee on Transport met at 9:33 o'clock a.m. this day, in Room 209, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Comuzzi, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier and Anna Terrana.

Acting Member present: Bob Nault for Jim Jordan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From the B.C. Federation of Agriculture: Jake Janzen, President; Judy Thompson, Vice-President. *From the Canadian Cable Television Association:* Ian Scott, Vice-President, Telecommunications; Peter Neilson, Director of Government and Industry Communications, Shaw Communications. *From KPGM Peat Marwick:* Frank Collins, Partner.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Jake Janzen made an opening statement and with Judy Thompson answered questions.

Ian Scott and Peter Neilson made opening statements and answered questions.

Frank Collins made an opening statement and answered questions.

It was agreed, — That this Committee submit a supplementary budget of \$18,000 to cover witnesses expenses of representatives who have asked that they be reimbursed reasonable travelling expenses on Bill C-101.

At 11:15 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, NOVEMBER 21, 1995

(Meeting No. 82)

The Standing Committee on Transport met at 3:34 o'clock p.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Bob Chernecki fait une déclaration et, avec Dennis Cross, répond aux questions.

Damien Lebel fait une déclaration et, avec J.F. Howard, répond aux questions.

Barbara Isman et Tom Cascica font des déclarations et répondent aux questions.

À 17 heures, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 9 NOVEMBRE 1995

(Séance n° 81)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 33, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Comuzzi, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Bob Nault remplace Jim Jordan.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De la Fédération de l'agriculture de la Colombie-Britannique: Jake Janzen, président; Judy Thompson, vice-présidente. *De l'Association canadienne de télévision par câble:* Ian Scott, vice-président, Communications; Peter Neilson, directeur, Communications gouvernementales et industrielles, Shaw Communications. *De KPGM Peat Marwick:* Frank Collins, partenaire.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Jake Janzen fait une déclaration et, avec Judy Thompson, répond aux questions.

Ian Scott et Peter Neilson font des déclarations et répondent aux questions.

Frank Collins fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu, — Que le Comité soumette un budget supplémentaire de 18 000\$ pour les dépenses de comparution des représentants qui ont demandé le remboursement de dépenses de déplacement raisonnables lors de l'étude du projet de loi C-101.

À 11 h 15, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 21 NOVEMBRE 1995

(Séance n° 82)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 34, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier and Anna Terrana.

Acting Members present: Georgette Sheridan for Raymond Lavigne and Leon E. Benoit for Jim Gouk.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers.

Witnesses: From Transport Canada: Moya Greene, Assistant Deputy Minister Policy & Coordination; Jean Patenaude, Special Advisor; Kristine Burr, Director General, Surface Policy and Program.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*)

Moya Greene made an opening statement and answered questions.

At 4:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, NOVEMBER 22, 1995
(Meeting No. 83)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier and Anna Terrana.

Acting Members present: Bob Nault for Jim Jordan, Philippe Paré for Michel Guimond.

Associate Member present: Marlene Cowling.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers. *From the Legislative Counsel Office:* Charles Bellemare, Procedural Clerk.

Witnesses: From Transport Canada: Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; Jean Patenaude, Special Advisor.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings, dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42*).

The Chair called for Clause-by-Clause.

Clause 1 was allowed to stand pursuant to Standing Order 75(1).

Clause 2 carried.

Clause 3 carried.

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Georgette Sheridan remplace Raymond Lavigne et Leon E. Benoit remplace Jim Gouk.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche.

Témoins: De Transports Canada: Moya Greene, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination; Jean Patenaude, conseiller spécial; Kristine Burr, directrice générale, Politique de surface et programmes.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Moya Greene fait une déclaration et répond aux questions.

À 16 h 45, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 22 NOVEMBRE 1995
(Séance n° 83)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 35, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: David Chatters, Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Bob Nault pour Jim Jordan; Philippe Paré pour Michel Guimond.

Membre associé présent: Marlene Cowling.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche. *Du Bureau des conseillers législatifs:* Charles Bellemare, greffier à la procédure.

Témoins: De Transports Canada: Moya Green, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination; Jean Patenaude, conseiller spécial.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Le président met en délibération les articles du projet de loi.

L'article 1 est reporté conformément au paragraphe 75(1) du Règlement.

L'article 2 est adopté.

L'article 3 est adopté.

On Clause 4

Joe Fontana, moved, — That Clause 4 be amended in the French version by striking out lines 16 to 18, at page 1, and substituting the following therefor:

“(2) La présente loi et les actes accomplis sous son régime ne portent pas atteinte à la *Loi sur la concurrence*.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

The question being put on Clause 4, as amended, it was carried.

On Clause 5

Joe Fontana moved, — That Clause 5 be amended by striking out line 16, at page 2, and substituting the following therefor:

“icy, to the advantages of harmonized federal and provincial regulatory approaches and to legal and constitutional”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved, — That Clause 5 be amended in the French version by striking out line 23, at page 2, and substituting the following therefor:

“soient, chaque fois que la chose est possible, les princi—”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved, — That Clause 5 be amended by

(a) striking out line 3, at page 3, and substituting the following therefor:

“provide as an imposed public duty,”

(b) by striking out line 24, at page 3, and substituting the following therefor:

“commodities through Canadian ports, and

(h) each mode of transportation is economically viable,”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 5, as amended, carried.

On Clause 6

Jim Gouk, moved, — That Clause 6 be amended in the English version by striking out line 8, at page 4, and substituting the following therefor:

“designated for movement on its wheels on the”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 6 as amended carried.

On Clause 7

Joe Fontana moved, — That Clause 7 be amended by striking out line 5 at page 5 and substituting the following:

“(a) not more than five members appointed”

By unanimous consent, the amendment of Joe Fontana was withdrawn.

Paul Mercier moved, — That Clause 7 be amended by replacing line 5, at page 5, with the following:

“(a) not more than four members appointed”

After debate the question being put on the amendment it was negatived.

Article 4

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 4 de la version française en remplaçant les lignes 16 à 18, à la page 1, par ce qui suit:

«(2) La présente loi et les actes accomplis sous son régime ne portent pas atteinte à la *Loi sur la concurrence*.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 4 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 5

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 5 en remplaçant la ligne 17, à la page 2, par ce qui suit:

«compte dûment tenu de la politique nationale, des avantages liés à l'harmonisation de la réglementation fédérale et provinciale»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie la version française de l'article 5 en remplaçant la ligne 23, à la page 2, par ce qui suit:

«soient, chaque fois que la chose est possible, les princi—»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 5 en remplaçant la ligne 27, à la page 3, par ce qui suit:

«marchandises par les ports canadiens;

h) les modes de transport demeurent rentables.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 5 modifié est adopté.

Article 6

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie la version anglaise de l'article 6 en remplaçant la ligne 8, à la page 4, par ce qui suit:

«designated for movement on its wheels on the»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 6 modifié est adopté.

Article 7

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 7 en remplaçant la ligne 5, à la page 5, par ce qui suit:

«plus cinq membres nommés par le gouverneur»

Du consentement unanime, l'amendement de Joe Fontana est retiré.

Paul Mercier propose, — Que l'on modifie l'article 7, en remplaçant la ligne 5, à la page 5, par ce qui suit:

«plus quatre membres nommés par le gouverneur»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Paul Mercier moved,—That Clause 7 be amended by replacing lines 13 to 18, at page 5, with the following:

“(3) Every year, the Agency shall elect one of its members to serve as Chairperson and another member to serve as Vice-Chairperson.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived.

After further debate, the question being put on Clause 7, it was carried on division.

Clause 8 carried.

On Clause 9

Joe Fontana moved,—That Clause 9 be amended by striking out lines 5 and 6, at page 6, and substituting the following therefor: “purpose of subsection (1).”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

The question being put on Clause 9, as amended, it was carried.

On Clause 10

Paul Mercier moved,—That Clause 10 be amended by replacing lines 19 to 40, at page 6, with the following:

“10. Each member of the Agency is subject to the same rules respecting conflicts of interest that apply to ministers of the Crown.”

By unanimous consent, the amendment of Paul Mercier was withdrawn.

After further debate, the question being put on Clause 10, it was carried.

By unanimous consent, Clauses 11 to 25 inclusive carried.

On New Clause 25.1

Joe Fontana moved,—That new Clause 25.1 be added immediately after line 11 at page 10.

“25.1 (1) Subject to subsections (2) to (4), the Agency has all the powers that the Federal Court has to award costs in any proceeding before it.

(2) Costs may be fixed in any case at a sum certain or may be taxed.

(3) The Agency may direct by whom and to whom costs are to be paid and by whom they are to be taxed and allowed.

(4) The Agency may make rules specifying a scale under which costs are to be taxed.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to

New Clause 25.1 carried.

On Clause 26

Jim Gouk moved,—That Clause 26 be amended by adding after line 11, at page 10, the following new Clause:

“26. At any proceeding of the Agency for the purpose of making any order or giving any direction, leave, sanction or approval in respect of any matter under the jurisdiction of the Agency, the Agency may, notwithstanding any provision

Paul Mercier propose,—Que l'on modifie l'article 7 en remplaçant les lignes 12 à 15, à la page 5, par ce qui suit:

«(3) Chaque année, l'Office élit un nouveau président parmi ses membres.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Après débat, l'article 7, mis aux voix, est adopté avec dissidence.

L'article 8 est adopté.

Article 9

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 9 en remplaçant les lignes 6 et 7, à la page 6, par ce qui suit: «est prévue»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 9 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 10

Paul Mercier propose;—Que l'on modifie l'article 10 en remplaçant les lignes 18 à 40, à la page 6, par ce qui suit:

«10. Tous les membres de l'Office sont assujettis aux mêmes règles en matière de conflit d'intérêt que celles applicables aux ministres de la Couronne.»

Du consentement unanime, l'amendement de Paul Mercier est retiré.

Après débat, l'article 10, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, les articles 11 à 25 inclusivement sont adoptés.

Nouvel article 25.1

Joe Fontana propose,—Que l'on ajoute le nouvel article 25.1 suivant après la ligne 8, à la page 10:

«25.1 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), l'Office a tous les pouvoirs de la Cour fédérale en ce qui a trait à l'adjudication des frais relativement à toute procédure prise devant lui.

(2) Les frais peuvent être fixés à une somme déterminée, ou taxés.

(3) L'Office peut ordonner par qui et à qui les frais doivent être payés et par qui ils doivent être taxés et alloués.

(4) L'Office peut, par règle, fixer un tarif de taxation des frais.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

Le nouvel article 25.1 est adopté.

Article 26

Jim Gouk propose,—Que l'on modifie l'article 26 en ajoutant la nouvelle disposition suivante après la ligne 8, à la page 10:

26. L'Office peut, dans le cadre de ses délibérations visant la prise d'arrêtés ou de mesures sur des questions relevant de sa compétence, permettre, par dérogation à la *Loi sur les chemins de fer*, à la *Loi sur l'Office national de*

of the *Railway Act*, the *National Energy Board Act* or this Act, permit the representative or agent of any provincial or municipal government or any association or other body representing the interests of shippers, carriers or passengers in Canada to appear and be heard before the Agency subject to any rules made by the Agency under section 17."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

The question being put on Clause 26, it was carried.

On Clause 27

Joe Fontana moved, — That Clause 27 be amended by striking out lines 26 to 33, at page 10, and substituting the following therefor:

"the relief sought, in whole or in part, but in making its decision the Agency must be satisfied, after considering the circumstances of the particular case, that the applicant would suffer substantial commercial harm if the relief were not granted.

(3) The circumstances to be considered by the Agency in making its decision under subsection (2) must include, but are not limited to, the following:

- (a) the market or market conditions relating to the goods involved;
- (b) the location and volume of traffic of the goods;
- (c) the scale of operation connected with the traffic;
- (d) the type of traffic or service involved;
- (e) the availability to the applicant of alternative means of transporting the goods; and
- (f) any other matters that appear to the Agency to be relevant.

(4) The Agency may, on terms or otherwise, make or allow any amendments in any proceedings before it.

(5) This section does not apply in respect of final offer arbitration under Part IV."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Gouk moved, — That Clause 27 be amended

(a) by adding after line 30, at page 10, the following:

"(3) The restriction under subsection (2) shall not apply in a case where there is recourse to arbitration."

(b) by adding after line 30, at page 10, the following:

"(3) before making a decision under subsection (2), the Agency shall hear any shipper who wishes to make representations."

(c) by adding after line 30, at page 10, the following:

"(3) Notwithstanding any provision in this or any other Act, subsection (2) does not apply to captive shippers.

(4) In this Act, "captive shipper" means a shipper that has commercially viable access to only transport operator for the carriage of its products, whether this carriage be by railway, truck, ship or any other mode of transportation."

l'énergie ou aux autres dispositions de la présente loi, aux mandataires d'organismes, gouvernementaux ou autres, ou associations représentant les intérêts des expéditeurs, des transporteurs ou des voyageurs au Canada, de comparaître devant lui en application des règles établies au titre de l'article 17.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 26, mis aux voix, est adopté.

Article 27

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 27 en remplaçant les lignes 22 et 23, à la page 10, par ce qui suit:

«subirait autrement un préjudice commercial important.

(3) Les circonstances comprennent notamment :

- a) le marché et les conditions du marché qui ont trait aux marchandises en cause;
- b) les lieux desservis et l'importance du trafic;
- c) l'ampleur des activités connexes;
- d) la nature du trafic ou du service en cause;
- e) la possibilité pour l'expéditeur de faire appel à un autre mode de transport des marchandises;
- f) tout autre élément que l'Office estime pertinent.

(4) L'Office peut, notamment sous condi—»

b) en ajoutant immédiatement après la ligne 25, à la page 10, ce qui suit :

«(5) le présent article ne s'applique pas à l'arbitrage prévu par la partie IV.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie l'article 27

a) en ajoutant ce qui suit après la ligne 22, à la page 10:

«(3) La restriction visée au paragraphe (2) ne s'applique pas en cas de recours à l'arbitrage.»

b) en ajoutant ce qui suit après la ligne 22, à la page 10:

«(3) Avant de rendre une décision aux termes du paragraphe (2), l'Office est tenu d'entendre l'expéditeur qui désire présenter des observations.»

c) en ajoutant ce qui suit après la ligne 22, à la page 10:

«(3) Avant de rendre une décision aux termes du paragraphe (2), l'Office est tenu d'entendre l'expéditeur qui désire présenter des observations.

(4) Pour l'application de la présente loi, «expéditeur captif» s'entend d'un expéditeur qui a un accès commercialement rentable à un seul transporteur pour le transport de ses marchandises, qu'il s'agisse de transport ferroviaire, routier ou maritime ou autre mode de transport.»

By unanimous consent, the amendment of Jim Gouk was withdrawn.

After further debate, the question being put on Clause 27, as amended, it was carried on division.

On Clause 28

Jim Gouk moved, — That Clause 28 be amended by adding after line 5, at page 11, the following:

“(3) The Agency may, if the special circumstances of any case so require, make an interim *ex parte* order authorizing, requiring or forbidding anything to be done that the Agency would be empowered on application, notice and hearing, to authorize, require or forbid, but no such interim order shall be made for any longer time than the Agency may deem necessary to enable the matter to be heard and determined.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

The question being put on Clause 28, it was carried.

On Clause 29

Joe Fontana moved, — That Clause 29 be amended

(a) by striking out lines 7 to 9, at page 11, and substituting the following therefor:

“in any proceedings before it as expeditiously as possible, but no later than one hundred and twenty days after the originating documents are received, unless”

(b) by striking out line 17, at page 11, and substituting the following therefor:

“such classes of proceedings as”

After debate the question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Mercier moved, — That Clause 29 be amended by adding after line 18, at page 11, the following:

(3) Notwithstanding subsection (2), the House of Commons may, at the request of the committee of Parliament that normally considers matters relating to transportation, pass a resolution prescribing periods of less than one hundred and twenty days within which the Agency shall make its decision in respect of such classes of complaints or applications as are specified in the resolution.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 29, as amended, carried.

By unanimous consent, Clauses 30 to 33 inclusive carried.

Clause 34 was negatived.

Clause 35 carried.

Clause 36 carried.

On Clause 37

Paul Mercier moved, — That Clause 37 be amended by replacing line 45, at page 12, with the following:

“approval of the Governor in Council and the committee of Parliament that normally considers matters relating to transportation.”

Du consentement unanime, l'amendement de Jim Gouk est retiré.

Après débat, l'article 27 modifié, mis aux voix, est adopté avec dissidence.

Article 28

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie l'article 28, en ajoutant ce qui suit après la ligne 4, à la page 11:

«(3) Si les circonstances de l'espèce le requièrent, l'Office peut, par arrêté provisoire *ex parte*, prendre toute mesure d'autorisation, d'obligation ou d'interdiction qu'il aurait été habilité à prendre sur demande et avis après audition; l'arrêté n'est toutefois valide que pendant la période que l'Office estime nécessaire pour que l'affaire soit entendue et qu'il en soit décidé.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 28, mis aux voix, est adopté.

Article 29

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 29

a) en remplaçant les lignes 9 à 11, à la page 11, par ce qui suit:

«décision sur toute affaire dont il est saisi avec toute la diligence possible dans les cent vingt jours suivant la réception de l'acte introductif d'instance.»

b) en remplaçant les lignes 15 et 16, à la page 11, par ce qui suit:

«l'égard des catégories d'affaires qu'il indique.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

Paul Mercier propose, — Que l'on modifie l'article 29 en ajoutant ce qui suit après la ligne 16, à la page 11:

«(3) Malgré le paragraphe (2), la Chambre des communes peut, à la demande du comité parlementaire habituellement saisi des questions relatives au transport, adopter une résolution imposant à l'Office un délai inférieur à cent vingt jours pour rendre une décision à l'égard des catégories de plaintes ou de demandes indiquées dans la résolution.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 29 modifié est adopté.

Du consentement unanime, les articles 30 à 33 inclusivement sont adoptés.

L'article 34 est rejeté.

L'article 35 est adopté.

L'article 36 est adopté.

Article 37

Paul Mercier propose, — Que l'on modifie l'article 37 en remplaçant la ligne 39, à la page 12, par ce qui suit:

«grément du gouverneur en conseil et du comité parlementaire habituellement saisi des questions relatives au transport.»

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

The question being put on Clause 37, it was carried.

Clause 38 carried.

Clause 39 carried.

Clause 40 carried.

On Clause 41

Paul Mercier moved,—That Clause 41 be amended by replacing lines 30 to 41, at page 13, with the following:

“41. The Governor in Council or, after a report has been laid before the House of Commons, the committee of Parliament that normally considers matters relating to transportation may, at any time, at the discretion of the Governor in Council or the committee, either on petition of a party or an interested person or of the Governor in Council’s or the committee’s own motion, vary or rescind any decision, order, rule or regulation of the Agency, whether the decision or order is made inter partes or otherwise, and whether the rule or regulation is general or limited in its scope and application, and any order that the Governor in Council or the committee may make to do so is binding on the Agency and on all parties.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

The question being put on Clause 41, it was carried.

Clause 42 carried.

Clause 43 carried.

On Clause 44

Paul Mercier moved,—That Clause 44 be amended by replacing line 3, at page 15, with the following:

“in Council’s own motion, after consultation with the committee of parliament that normally considers matters relating to transportation, issue policy direc—”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

The question being put on Clause 44, it was carried.

By unanimous consent, Clauses 45 to 47 inclusive, carried.

On Clause 48

Jim Gouk moved,—That Clause 48 be amended by replacing line 40, on page 15, with the following:

“48. (1) When Parliament is not sitting and where the Governor in Council is”

After debate, the question being put on the amended, it was negatived.

Jim Gouk moved,—That Clause 48 be amended by deleting line 45, on page 15.

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Après débat, l’amendement, mis aux voix, est rejeté.

L’article 37, mis aux voix, est adopté.

L’article 38 est adopté.

L’article 39 est adopté.

L’article 40 est adopté.

Article 41

Paul Mercier propose,—Que l’on modifie l’article 41 en remplaçant les lignes 28 à 37, à la page 13, par ce qui suit:

«41. Le gouverneur en conseil ou, après le dépôt d’un rapport à la Chambre des communes, le comité parlementaire habituellement saisi des questions relatives au transport peut modifier ou annuler les décisions, arrêtés, règles ou règlements de l’Office soit à la requête d’une partie ou d’un intéressé, soit de sa propre initiative; il importe peu que ces décisions ou arrêtés aient été pris en présence des parties ou non et que les règles ou règlements soient d’application générale ou particulière. Les décrets du gouverneur en conseil et ordres du comité parlementaire en cette matière lient l’Office et toutes les parties. »

Après débat, l’amendement, mis aux voix, est rejeté.

L’article 41, mis aux voix, est adopté.

L’article 42 est adopté.

L’article 43 est adopté.

Article 44

Paul Mercier propose,—Que l’on modifie l’article 44 en remplaçant la ligne 3, à la page 15, par ce qui suit:

«44. (1) Le gouverneur en conseil peut, après avoir consulté le comité parlementaire habituellement saisi des questions relatives au transport, donner des directives générales à l’Of—»

Après débat, l’amendement, mis aux voix, est rejeté.

L’article 44, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, les articles 45 à 47 inclusivement sont adoptés.

Article 48

Jim Gouk propose,—Que l’on modifie l’article 48 en remplaçant la ligne 29, à la page 15, par ce qui suit:

«48. (1) Lorsque le Parlement ne siège pas, le gouverneur en conseil peut, par»

Après débat, l’amendement, mis aux voix, est rejeté.

Jim Gouk propose,—Que l’on modifie l’article 48 en remplaçant les lignes 6 et 7, à la page 16, par ce qui suit:

«des transports existe ou est imminent;»

Après débat, l’amendement, mis aux voix, est rejeté.

Jim Gouk moved,—That Clause 48 be amended by replacing lines 25 to 28, at page 16, with the following:

“(4) The Minister shall cause any order made under this section to be laid before both Houses of Parliament within two sitting days after the order is made.”

It was agreed,—That the amendment be further amended by changing the words “two sitting days” to “seven sitting days”.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Mercier moved,—That Clause 48 be amended by replacing lines 26 and 27, at page 16, with the following:

“under this section laid before the House of Commons as soon as possible after it is”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Jim Gouk moved,—That Clause 48 be amended by replacing lines 31 to 34, at page 16, with the following:

“view to the committee of Parliament that normally considers matters relating to transportation.”

Jim Jordan moved,—That the amendment be further amended by replacing the words after view and substituting the following therefor:

“To the standing committee designated by Parliament for the purpose.”

The question being put on the amendment to the amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 48, as amended, carried.

Clause 49 carried.

Clause 50 carried.

On Clause 51

Paul Mercier moved,—That Clause 51 be amended by replacing lines 23 and 24, at page 17, with the following.

“51. (1) The Minister shall, with the approval of the Governor in Council and the committee of Parliament that normally considers matters relating to transportation, make regula—”

and

That Clause 51 be amended by replacing line 36, at page 17, with the following:

“Under subsection (1) shall include the follow—”

By unanimous consent, the amendments of Paul Mercier were withdrawn.

Jim Gouk moved,—That Clause 51 be amended by replacing line 6, on page 18, with the following:

“tered into under subsection 127(1) or with any information otherwise available from the Agency or Statistics Canada.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Joe Fontana moved,—That Clause 51 be amended

(a) by striking out line 26, at page 17, and substituting the following therefor:

Jim Gouk propose,—Que l'on modifie l'article 48 en remplaçant les lignes 23 à 25, à la page 16, par ce qui suit:

«(4) Le ministre fait déposer le décret devant chaque chambre du Parlement dans les deux premiers jours de séance suivant sa prise.»

Il est convenu,—Que l'on modifie l'amendement précédent en remplaçant les mots «deux jours de séance» par les mots «sept jours de séance».

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Paul Mercier propose,—Que l'on modifie l'article 48 en remplaçant la ligne 25, à la page 16, par ce qui suit:

«la Chambre des communes.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Jim Gouk propose,—Que l'on modifie l'article 48 en remplaçant les lignes 27 à 29, à la page 16, par ce qui suit:

«comité parlementaire habituellement saisi des questions relatives au transport.»

Jim Jordan propose,—Que l'on modifie l'amendement en le remplaçant par le sous-amendement suivant:

«comité permanent désigné à cette fin par le Parlement»

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

L'amendement, mise aux voix, est adopté.

L'article 48 modifié est adopté.

L'article 49 est adopté.

L'article 50 est adopté.

Article 51

Paul Mercier propose,—Que l'on modifie l'article 51 en remplaçant les lignes 24 et 25, à la page 17, par ce qui suit:

«51. (1) Le ministre doit, avec l'agrément du gouverneur en conseil et du comité parlementaire habituellement saisi des questions relatives au transport, par règlement, exi—»

et

Que l'on modifie l'article 51 en remplaçant la ligne 37, à la page 17, par ce qui suit:

«(2) Sont normalement exigés :»

Du consentement unanime, les amendements de Paul Mercier sont retirés.

Jim Gouk propose,—Que l'on modifie l'article 51 en remplaçant la ligne 8, à la page 18, par ce qui suit:

«rapproché 127(1) ou des renseignements que l'Office ou Statistique Canada peut fournir.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 51

a) en remplaçant la ligne 27, à la page 17, par ce qui suit:

“or grain handling undertakings to which the legislative authori—”

(b) by striking out lines 30 to 34, at page 17, and substituting the following therefor:

“the purposes of

- (a) national transportation policy development;
- (b) annual reporting under section 53;
- (c) operational planning;
- (d) any safety or subsidy program;
- (e) any infrastructure requirement; or
- (f) the administration of this Act.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 51, as amended, carried.

On Clause 52

Joe Fontana moved,—That Clause 52 be amended by striking out line 35, at page 18, and substituting the following therefor:

“the administration of this Act or any other Act of Parliament; or”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Paul Mercier moved,—That Clause 52 be amended by replacing lines 35 to 39, at page 18, with the following:

- “the administration of this Act;
- (b) the reporting of information in an aggregated form that prevents information obtained from an identifiable person from being related to that person; or
- (c) the reporting of information to the committee of Parliament that normally considers matters relating to transportation, at the written request of a member of the committee who is a member of a recognized political party in the House of Commons.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 52, as amended, carried.

On Clause 53

Jim Gouk moved,—That Clause 53 be amended by replacing lines 2 and 3, at page 19, with the following:

“the end of May, lay before the House of Commons a report briefly reviewing, in respect”

It was agreed,—That the amendment be further amended by striking out the words “House of Commons” and replacing it with “Parliament”.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

By unanimous consent, Clause 53, as amended, was allowed to stand.

On Clause 54

Jim Gouk moved,—That Clause 54 be amended by replacing line 22, on page 19, with the following:

“force, request the Auditor General to carry”

«treprises de transport ou de manutention de grain assujettis à la»

b) en remplaçant les lignes 31 à 36, à la page 17, par ce qui suit:

«ment, en vue:

- a) de l'élaboration d'une politique nationale des transports;
- b) de la préparation du rapport annuel prévu à l'article 53;
- c) de la planification fonctionnelle;
- d) des programmes de subvention ou de sécurité;
- e) des besoins en infrastructure;
- f) de l'application de la présente loi.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 51 modifié est adopté.

Article 52

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 52 en remplaçant la ligne 32, à la page 18, par ce qui suit:

«de l'application de la présente loi ou de toute autre loi fédérale;»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

Paul Mercier propose,—Que l'on modifie l'article 52 en remplaçant la ligne 36, à la page 18, par ce qui suit:

- «tenus d'une personne identifiable à celle-ci;
- c) d'interdire la communication au comité parlementaire habituellement saisi des questions relatives au transport à la demande écrite d'un membre du comité qui fait partie d'un parti politique reconnu à la Chambre des communes.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 52 modifié est adopté.

Article 53

Jim Gouk propose — Que l'on modifie l'article 53 en remplaçant les lignes 2 et 3, à la page 19, par ce qui suit:

«de mai, le ministre dépose devant la Chambre des communes, pour l'année précédente, un rapport :»

Il est convenu,—Que l'on modifie l'amendement en remplaçant les mots «la Chambre des communes» par les mots «le Parlement».

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, l'article 53 modifié est reporté.

Article 54

Jim Gouk propose,—Que l'on modifie l'article 54 en remplaçant les lignes 24 et 25, à la page 19, par ce qui suit:

«loi, demande au vérificateur général de procéder à un examen complet de»

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Jim Gouk moved,—That Clause 54 be amended

(a) by replacing lines 29 to 33, at page 19, with the following:

“(2) The Auditor General shall assess whether the legislation referred to in subsection (1) provides Canadians with an efficient, effective flexible, affordable and revenue adequate transportation system and, where”

(b) by replacing lines 3 and 4, at page 20, with the following:

“(4) The Auditor General has, for the purposes of the review, the”

(c) by replacing line 13, at page 20, with the following:

“within one year after the request referred”

By unanimous consent, the amendment of Jim Gouk was withdrawn.

Clause 54 carried.

By unanimous consent, clauses 55 to 59 carried.

On Clause 60

Joe Fontana moved,—That Clause 60 be amended in the English version by striking out lines 20 to 22, at page 23, and substituting the following therefor:

“unless, where required under this Part, the person holds a licence issued under this Part in respect of that service.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 60, as amended, carried.

By unanimous consent, clauses 61 to 66 carried.

By unanimous consent Clause 67 was allowed to stand.

Clause 68 carried.

Clause 69 carried.

Clause 70 carried on division.

By unanimous consent clauses 71 to 81 carried.

On Clause 82

Joe Fontana moved,—That Clause 82 be amended by striking out line 3, at page 34, and substituting the following therefor:

“into any matter for which a licence, permit or other document”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 82, as amended, carried.

Clauses 83 to 86 carried.

On Clause 87

Joe Fontana moved,—That Clause 87 be amended by striking out line 43 at page 34 and substituting the following:

“requirements” for air services or “aircraft;”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved,—That Clause 87 be amended in the French version by striking out lines 5 and 6 at page 35 and substituting the following:

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Jim Gouk propose,—Que l'on modifie l'article 54

a) en remplaçant les lignes 32 à 37, à la page 19, par ce qui suit:

«(2) Le vérificateur général doit déterminer si les lois visées au paragraphe (1) fournissent aux Canadiens un système de transport efficace, flexible et abordable qui génère des revenus suffisants. Il peut, s'il l'estime utile, recommander des mo—»

b) en remplaçant les lignes 3 et 4, à la page 20, par ce qui suit:

«(4) Le vérificateur général dispose, aux fins de l'examen, des pouvoirs»

c) en remplaçant la ligne 13, à la page 20, par ce qui suit:

«l'année suivant la date de la demande pré—»

Du consentement unanime, l'amendement est retiré.

L'article 54 est adopté.

Du consentement unanime, les articles 55 à 59 sont adoptés.

Article 60

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie la version anglaise de l'article 60 en remplaçant les lignes 20 à 22, à la page 23, par ce qui suit:

«unless, where required under this Part, the person holds a licence issued under this Part in respect of that service.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 60 modifié, est adopté.

Du consentement unanime, les articles 61 à 66 sont adoptés.

Du consentement unanime, l'article 67 est reporté.

L'article 68 est adopté.

L'article 69 est adopté.

L'article 70 est adopté avec dissidence.

Du consentement unanime, les articles 71 à 81 sont adoptés.

Article 82

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 82 en remplaçant les lignes 3 et 4, à la page 34, par ce qui suit:

«toute question relative à une licence, un permis ou un autre document requis par la présente partie.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 82 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles 83 à 86 sont adoptés.

Article 87

Joe Fontana propose—Que l'on modifie l'article 87 en remplaçant les lignes 35 à 37, à la page 34, par ce qui suit:

«c) prévoir les exigences relatives à la couverture d'assurance responsabilité pour les services aériens et les aéronefs;»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose—Que l'on modifie la version française de l'article 87 en remplaçant les lignes 5 et 6, à la page 35, par ce qui suit:

“l’annulation des permis d’affrètements internationaux;”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 87, as amended, carried.

On Clause 88

Joe Fontana moved, — That Clause 88 be amended

(a) by adding, immediately after line 19, at page 36, the following:

“ “point of destination” means, with respect to traffic on a railway line that is subject to a transfer described in subsection 129(4) or 130(2), the point where the traffic is transferred from the line of a railway company to a line to which this Part does not apply;

“point of origin” means, with respect to traffic on a railway line that is subject to a transfer described in subsection 129(4) or 130(2), the point where the traffic is transferred to the line of a railway company from a line to which this Part does not apply;”

(b) by striking out lines 20 to 32, at page 36, and substituting the following therefor:

“ “railway” means a railway within the legislative authority of Parliament and includes

(a) branches, extensions, sidings, railway bridges, tunnels, stations, depots, wharfs, rolling stock, equipment, stores, or other things connected with the railway, and

(b) communications or signalling systems and related facilities and equipment used for railway purposes;

(c) by striking out line 35, at page 36, and substituting the following therefor:

“93, a partnership of such persons or a person who is mentioned in subsection 91(2);”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 88, as amended, carried.

On Clause 89

Joe Fontana moved, — That Clause 89 be amended by striking out line 36, at page 37, and substituting the following therefor:

“person who operates a railway within the legis—”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 89, as amended, carried.

Clause 90 carried.

On Clause 91

Joe Fontana moved, — That Clause 91 be amended by striking out lines 24 and 25, at page 38, and substituting the following therefor:

“ate a railway without a certificate of fitness.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 91, as amended, carried.

Clause 92 carried.

«l’annulation des permis d’affrètements internationaux;»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 87 modifié est adopté.

Article 88

Joe Fontana propose, — Que l’on modifie l’article 88

a) en ajoutant ce qui suit après la ligne 20, à la page 37:

«« point de destination » Le point de transfert du trafic, pour une ligne faisant l’objet d’un transfert visé au paragraphe 129(4) ou 130(2), depuis la ligne d’une compagnie de chemin de fer sur celle d’une compagnie non assujettie à la présente partie.

« point d’origine » Le point de transfert du trafic, pour une ligne faisant l’objet d’un transfert visé au paragraphe 129(4) ou 130(2), sur la ligne d’une compagnie de chemin de fer depuis celle d’une compagnie non assujettie à la présente partie.»

b) en remplaçant les lignes 16 à 32, à la page 36, par ce qui suit:

«« chemin de fer » Chemin de fer relevant de l’autorité législative du Parlement. Sont également visés:

a) les embranchements et prolongements, les voies de garage et d’évitement, les ponts et tunnels, les gares et stations, les dépôts et quais, le matériel roulant, l’équipement et les fournitures, ainsi que tous les autres biens qui dépendent du chemin de fer;

b) les systèmes de communication ou de signalisation et les installations et équipements connexes qui servent à l’exploitation du chemin de fer.»

c) en remplaçant les lignes 33 à 35, à la page 36, par ce qui suit:

«« compagnie de chemin de fer » La personne titulaire du certificat d’aptitude visé à l’article 93 ou la société formée de telles personnes, ou la personne mentionnée au paragraphe 91(2).»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 88 modifié est adopté.

Article 89

Joe Fontana propose, — Que l’on modifie l’article 89 en remplaçant les lignes 42 et 43, à la page 37, par ce qui suit:

«exploité par une personne exploitant un chemin de fer relevant de l’autorité législative du Par—»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 89 modifié est adopté.

L’article 90 est adopté.

Article 91

Joe Fontana propose, — Que l’on modifie l’article 91 en remplaçant les lignes 24 et 25, à la page 38, par ce qui suit:

«un chemin de fer sans être titulaire d’un certificat»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 91 modifié est adopté.

L’article 92 est adopté.

Clause 93 carried.

On Clause 94

Joe Fontana moved, — That Clause 94 be amended by striking out lines 22 to 26, at page 39, and substituting the following therefor:

“94. (1) The Agency may, on application, vary a certificate of fitness

- (a) to change the termini or route of a line specified in the certificate;
- (b) to add a line to the certificate; or
- (c) to reflect a change in railway operations or circumstances relating to those operations.

(2) The Agency may vary a certificate of fitness when it grants a right under section 138 to the holder of the certificate.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 94, as amended, carried.

On Clause 95

Joe Fontana moved, — That Clause 95 be amended in the French version by striking out line 30, at page 39, and substituting the following therefor:

“bilité ou de toute modification —”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 95, as amended, carried.

Clause 96 carried.

On Clause 97

Joe Fontana moved, — That Clause 97 be amended:

(a) by striking out line 37, at page 40, and substituting the following therefor:

“97. (1) Where a railway company took possession—”

(b) by striking out line 42, at page 40, and substituting the following therefor:

“to a railway company for the purpose of continuing railway operations or to the Crown.”

(2) The land may be transferred to any other person for the purpose of continuing railway operations if

(a) in the case of land in Quebec, the transfer involves only a lease or a dismemberment of the right of ownership; or

(b) in the case of land in any other province, the transfer does not involve a transfer of the fee simple in the land.

(3) If land is transferred under subsection (1) or (2) to any person other than the Crown in right of Canada, subsequent transfers of the land are subject to the same limitations as those contained in this section.

(4) A transfer of land under this section does not affect any right or interest of a person, other than a railway company, that existed in the land immediately before the coming into force of section 185.”

L'article 93 est adopté.

Article 94

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 94 en remplaçant les lignes 22 à 26, à la page 39, par ce qui suit:

«94. (1) L'Office peut, sur demande, modifier le certificat d'aptitude afin :

- a) d'y apporter un changement relatif à une tête de ligne ou au parcours d'une ligne y figurant;
- b) d'y ajouter une ligne;
- c) de tenir compte de la survenance de faits nouveaux ou de l'évolution des circonstances dans le cadre de l'exploitation ferroviaire.

(2) Il peut également modifier le certificat d'aptitude du titulaire à qui il accorde un droit au titre de l'article 138.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 94 modifié est adopté.

Article 95

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie la version française de l'article 95 en remplaçant la ligne 30, à la page 39, par ce qui suit:

«bilité ou de toute modification —»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 95 modifié est adopté.

L'article 96 est adopté.

Article 97

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 97 en remplaçant les lignes 38 à 43, à la page 40, par ce qui suit:

«97. (1) La compagnie de chemin de fer qui, en vertu de l'article 134 de la *Loi sur les chemins de fer* dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 185, a pris possession de terres appartenant à la Couronne, ou les a utilisées ou occupées, ne peut les aliéner qu'au profit d'une compagnie de chemin de fer — pour l'exploitation d'un chemin de fer — ou de la Couronne.

(2) Ces terres peuvent être transférées au profit d'une autre personne si elles le sont pour l'exploitation d'un chemin de fer et si :

- a) dans le cas de terres situées au Québec, le transfert ne vise qu'à les donner à bail ou à en céder un démembrement du droit de propriété;
- b) dans les autres cas, ce transfert ne porte pas sur leur pleine propriété.

(3) Les terres transférées au titre du paragraphe (1) ou (2) à une personne autre que la Couronne du chef du Canada ne peuvent l'être à nouveau qu'à des conditions semblables.

(4) Un transfert effectué au titre du présent article n'affecte pas les droits ou intérêts qu'une personne, autre qu'une compagnie de chemin de fer, possède à l'égard de ces terres à l'entrée en vigueur de l'article 185.»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Gouk moved,—That Clause 97 be amended

(a) by replacing line 37, at page 40, with the following:

“97. (1) Where a railway company took posses”

(b) by adding after line 42 at page 40, the following:

“(2) Subsection (1) does not apply in the case of a sale, lease or other transfer for continued operation of a railway line or a sale lease or other transfer pursuant to Division V, provided that the purchaser, lessee or transferee (other than the Government of Canada) shall be deemed to hold the interest as if it had acquired it by virtue of section 134 of the Railway Act.”

Jim Gouk moved,—That Clause 97 be amended

(a) by replacing line 37, at page 40, with the following:

“97. (1) Where a railway company took posses”

(b) by adding after line 42 at page 40, the following:

“(2) A railway company may not alinate any land, including a right-of-way, that may be necessary for its undertaking untill all outstanding native land claims in respect of the land have been finally settled”

Jim Gouk moved,—That Clause 97 be amended

(a) by replacing line 37, at page 40, with the following:

“97. (1) Where a railway company took posses”

(b) by adding after line 42 at page 40, the following:

“(2) Subsection (1) does not apply in the case of a sale, lease or other transfer for continued operation of a railway line or a sale lease or other transfer pursuant to Division V, provided that the purchaser, lessee or transferee (other than the Government of Canada) shall be deemed to hold the interest as if it had acquired it by virtue of section 134 of the Railway Act.”

By unanimous consent, the amendments of Jim Gouk were withdrawn.

Clause 97, as amended, carried.

On Clause 98

Joe Fontana moved,—That Clause 98 be amended in the French version by striking out line 8, at page 41, and substituting the following therefor:

“(2) La compagnie qui acquiert ces terres de la”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 98, as amended, carried.

On Clause 99

Joe Fontana moved,—That Clause 99 be amended by striking out lines 24 to 26, at page 41, and substituting the following therefor:

“tion of a railway line

(a) within the right of way of an existing railway line; or

(b) within 100 m of the centre line of an existing railway line for a distance of no more than 3 km.”

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

Jim Gouk propose,—Que l’on modifie l’article 97

a) en remplaçant la ligne 38, à la page 40 par ce qui suit

«97. (1) La compagnie de chemin de fer qui, en»

b) en ajoutant ce qui suit après la ligne 43, à la page 40:

«(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas dans le cas d’un transfert visant le maintien de l’exploitation d’une ligne de chemin de fer, ni à un transfert fait en vertu de la section V, pourvu que l’acquéreur, (s’il ne s’agit pas du gouvernement du Canada) soit réputé détenir les droits pour les avoir acquis en vertu de l’article 134 de la *Loi sur les chemins de fer*.»

Jim Gouk propose,—Que l’on modifie l’article 97

a) en remplaçant la ligne 38, à la page 40 par ce qui suit:

«97. (1) La compagnie de chemin de fer qui, en»

b) en ajoutant ce qui suit après la ligne 43, à la page 40:

«(2) Il est interdit à une compagnie de chemin de fer d’alinéer des terres, y compris les emprises, qui pourraient être nécessaires à son exploitation jusqu’à ce que toutes les réclamations territoriales des autochtones sur ces terres aient été réglées de façon définitive.»

Jim Gouk propose,—Que l’on modifie l’article 97

a) en remplaçant à ligne 38, à la page 40, par ce qui suit:

«97. (1) La compagnie de chemin de fer qui, en»

b) en ajoutant ce qui suit après la ligne 43, à la page 40:

«(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas dans le cas d’un transfert visant le maintien de l’exploitation d’une ligne de chemin de fer, ni à un transfert fait en vertu de la section V, pourvu que l’acquéreur, (s’il ne s’agit pas du gouvernement du Canada) soit réputé détenir les droits pour les avoir acquis en vertu de l’article 134 de la *Loi sur les chemins de fer*.»

Du consentement unanime, les amendements de Jim Gouk sont retirés.

L’article 97 modifié est adopté.

Article 98

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie la version française de l’article 98 en remplaçant la ligne 8, à la page 41, par ce qui suit:

«(2) La compagnie qui acquiert ces terres de la»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 98 modifié est adopté.

Article 99

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie l’article 99 en remplaçant les lignes 26 à 28, à la page 41, par ce qui suit:

«de fer à l’intérieur du droit de passage d’une ligne de chemin de fer existante ou, s’il s’agit d’une ligne de chemin de fer d’au plus trois kilomètres de long, à 100 mètres ou moins de l’axe d’une telle ligne n’est pas subordonnée à l’autorisa—»

The question being put on the amendment, it was agreed to.
 Clause 99, as amended, carried.

On Clause 100

Joe Fontana moved, — That Clause 100 be amended by striking out line 29, at page 41, and substituting the following therefor:
 “of a railway line across another rail—”

The question, being put on the amendment, it was agreed to.
 Clause 100, as amended, carried.
 Clause 101 carried.

On Clause 102

Joe Fontana moved, — That Clause 102 be amended by adding, immediately after line 36, at page 42, the following:

“(5) This section does not apply in any circumstances where section 103 or 104 applies.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.
 Clause 102, as amended, carried.
 Clause 103 carried.

On Clause 104

Paul Mercier moved, — That Clause 104 be amended
 (a) by replacing line 2, at page 43, with the following:
 “to construct and maintain a suitable crossing if the Agency”
 (b) by replacing line 8, at page 43, with the following:
 “(3) The railway company shall pay the”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated.

Clause 104 carried on division.

On Clause 105

Joe Fontana moved, — That Clause 105 be amended in the English version

(a) by striking out line 11, at page 43, and the heading immediately before it and substituting the following therefor:

“Mortgages and Hypothecs

105. (1) A mortgage or hypothec issued”

(b) by striking out lines 18 to 22, at page 43, and substituting the following therefor:

“(2) The mortgage or hypothec, assignment or other document need not be deposited, registered or filed under any other law or statute respecting real or personal property if it has been deposited and a notice has been published in accordance with subsection (1).”

The question being put on the amendment, it was agreed to.
 Clause 105, as amended, carried.

On Clause 106

Jim Gouk moved, — That Clause 106 be amended by striking out lines 28 and 29, at page 43, and substituting the following therefor:

“hypothec, bailment or security agreement relating to rolling stock or any accessories or appurtenances relating thereto; and”

L'amendement, mis aux voix, est adopté.
 L'article 99 modifié est adopté.

Article 100

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 100 en remplaçant les lignes 32 et 33, à la page 41, par ce qui suit:

«truction d'une ligne chemin de fer en travers d'une autre ligne peut être dépo—»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.
 L'article 100 modifié est adopté.
 L'article 101 est adopté.

Article 102

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 102 en ajoutant ce qui suit après la ligne 37, à la page 42:

«(5) Le présent article ne s'applique pas dans les cas où les articles 103 ou 104 s'appliquent.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté
 L'article 102 modifié est adopté.
 L'article 103 est adopté.

Article 104

Paul Mercier propose, — Que l'on modifie l'article 104 a) en remplaçant la ligne 2, à la page 43, par ce qui suit:

«la compagnie de construire et d'entretenir un passage conve—»

b) en remplaçant les lignes 9 et 10, à la page 43, par ce qui suit:
 «retien du passage sont à la charge de la compagnie de chemin de fer.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 104 est adopté avec dissidence.

Article 105

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie la version anglaise de l'article 105

a) en remplaçant la ligne 11, à la page 43 et l'intertitre qui la précède, par ce qui suit:

«Mortgages and Hypothecs

105. (1) A mortgage or hypothec issued»

b) en remplaçant les lignes 18 à 22, à la page 43, par ce qui suit:

«(2) The mortgage or hypothec, assignment or other document need not be deposited, registered or filed under any other Act respecting real or personal property if it has been deposited and a notice has been published in accordance with subsection (1).»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.
 L'article 105 modifié est adopté.

Article 106

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie l'article 106 en remplaçant les lignes 22 à 28, à la page 43, par ce qui suit:

«pie de celui-ci, qui constate l'une ou l'autre des opérations suivantes peut être déposé au bureau du registraire du Canada :

a) le louage, la vente, la vente conditionnelle, l'hypothèque ou le dépôt de matériel roulant, ou l'accord de garantie y afférent;
 b) la révision, la cession ou la libération d'un document visé à l'alinéa a).»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved,—That Clause 106 be amended in the English version by striking out line 37, at page 43, and substituting the following therefor:

“under any other law or statute respecting real or person—”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 106, as amended, carried.

On Clause 107

Joe Fontana moved,—That Clause 107 be amended in the French version by striking out line 6, at page 44, and substituting the following therefor:

“celle-ci et ses créanciers, et le déposer à la”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved,—That Clause 107 be amended by striking out lines 25 to 30, at page 44, and substituting the following therefor:

“(5) No order of the Federal Court or any other court restraining action against the railway company affects the right of any person to take possession of the rolling stock of the company as a creditor under a security agreement, mortgage or hypothec or as a lessor or conditional vendor, whether as trustee or otherwise, unless

(a) within 60 days after filing the scheme of arrangement, or any extended period to which the person may agree, the railway company agrees to perform all its obligations under the security agreement, mortgage, hypothec, lease or conditional sale agreement; and (b) any event that occurred before the scheme was filed and that constitutes a default under the security agreement, mortgage, hypothec, lease or conditional sale agreement is cured before the later of

(i) 30 days after the event, and

(ii) the end of the period mentioned in paragraph (a).

(6) An extension of the 60-day period under paragraph (5)(a) does not prejudice the right to take possession of the rolling stock.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 107, as amended, carried.

On Clause 108

Joe Fontana moved,—That Clause 108 be amended in the English version by striking out line 37, at page 44, and substituting the following therefor:

“(a) mortgages, hypothecs, bonds and de—”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved,—That Clause 108 be amended in the French version

(a) by striking out lines 38 to 40, at page 44, and substituting the following therefor:

“pagnie et les détenteurs d’obligations émises par elle;”

(b) by striking out line 11, at page 45, and substituting the following therefor:

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie la version anglaise de l’article 106 en remplaçant la ligne 37, à la page 43, par ce qui suit:

«Under any other law or statute respecting real or person—»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 106 modifié est adopté.

Article 107

Joe Fontana propose—Que l’on modifie la version française de l’article 107 en remplaçant la ligne 6, à la page 44, par ce qui suit:

«celle-ci et ses créanciers, et le déposer à la»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie l’article 107 en remplaçant les lignes 26 à 30, à la page 44, par ce qui suit:

«(5) Malgré toute ordonnance de la Cour fédérale ou de toute autre juridiction interdisant une action contre la compagnie, une personne peut prendre possession du matériel roulant de celle-ci en sa qualité de créancier, au titre d’un gage, d’une hypothèque ou d’un dépôt, ou de locateur ou vendeur sous condition, comme fiduciaire ou autrement, sauf :

a) si dans les soixante jours suivant le dépôt du projet ou dans le délai consenti au titre du paragraphe (6), la compagnie accepte d’exécuter toutes ses obligations envers elle;

b) s’il a été remédié à tout fait—préalable ou postérieur au dépôt du projet et constituant un défaut—dans les trente jours du défaut ou avant l’expiration du délai mentionné à l’alinéa a), la dernière en date de ces éventualités étant retenue.

(6) La personne peut, sans préjudice de son droit de prendre possession du matériel roulant, consentir à la prorogation du délai de soixante jours.»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 107 modifié est adopté.

Article 108

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie la version anglaise de l’article 108 en remplaçant la ligne 37, à la page 44, par ce qui suit:

«(a) mortgages, hypothecs, bonds and de—»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie la version française de l’article 108

a) en remplaçant les lignes 38 à 40, à la page 44, par ce qui suit:

«pagnie et les détenteurs d’obligations émises par elle;»

b) en remplaçant la ligne 11, à la page 45, par ce qui suit:

“d’obligations”

(c) by striking out line 18, at page 45, and substituting the following therefor:

“s’il ne porte préjudice à aucun de leurs droits ou intérêts.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 108, as amended, carried.

Clause 109 carried.

Clause 110 carried.

On Clause 111

Joe Fontana moved,—That Clause 111 be amended in the English version by striking out line 6, at page 46, and substituting the following therefor:

“111. The railway company shall keep at its princi—”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 111, as amended, carried.

On Clause 112

Jim Gouk moved,—That Clause 112 be amended by replacing lines 25 to 27, at page 46, with the following:

““interchange” means a place where the line operated by one railway company connects with the line operated by another railway company and where”

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 112 carried on division.

Clause 113 carried on division

On Clause 114

Paul Mercier moved,—That Clause 114 be amended by replacing line 5, at page 48, with the following:

“be fulfilled by the company, in which case the company shall submit forthwith a copy of the confidential contract or agreement to the Agency.

(5) The Agency shall examine the confidential contract or the agreement and if, in its opinion, the contract or the agreement does not serve the interests of consumers, it may make recommendations to the parties to the contract.”

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 114 carried on division.

Clause 115 carried on division.

Clause 116 carried on division.

Clause 117 carried on division.

On Clause 118

Joe Fontana moved,—That Clause 118 be amended in the French version by striking out line 19, at page 51, and substituting the following therefor:

“une période minimale de trois ans après son”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 118, as amended, carried.

«d’obligations»

c) en remplaçant la ligne 18, à la page 45, par ce qui suit:

«s’il ne porte préjudice à aucun de leurs droits ou intérêts.»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 108 modifié est adopté.

L’article 109 est adopté.

L’article 110 est adopté.

Article 111

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie la version anglaise de l’article 111 en remplaçant la ligne 6, à la page 46, par ce qui suit:

«111. The railway compagny shall keep at its princip—»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 111 modifié est adopté.

Article 112

Jim Gouk propose,—Que l’on modifie l’article 112 en remplaçant les lignes 21 à 23, à la page 46, par ce qui suit:

«« lieu de correspondance » Lieu où la ligne exploitée par une compagnie de chemin de fer est raccordée à la ligne exploitée par une autre compagnie de»

L’amendement, mis aux voix, est rejeté.

L’article 112 est adopté avec dissidence.

L’article 113 est adopté avec dissidence.

Article 114

Paul Mercier propose,—Que l’on modifie l’article 114 en remplaçant la ligne 5, à la page 48, par ce qui suit:

«gations, auquel cas la compagnie remet sans délai à l’Office copie du contrat confidentiel ou de l’accord.

(5) L’Office étudie la contrat confidentiel ou l’accord et peut, s’il estime que le contrat ou l’accord ne sert pas les intérêts des consommateurs, faire des recommandations aux parties contractantes.»

L’amendement, mis aux voix, est rejeté.

L’article 114 est adopté avec dissidence.

L’article 115 est adopté avec dissidence.

L’article 116 est adopté avec dissidence.

L’article 117 est adopté avec dissidence.

Article 118

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie la version française de l’article 118 en remplaçant la ligne 19, à la page 51, par ce qui suit:

«une période minimale de trois ans après son»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 118 modifié est adopté.

Clause 119 carried.

On Clause 120

Jim Gouk moved, — That Clause 120 be amended by replacing line 25, at page 51, with the following:

“not less than thirty days before its effective date”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Joe Fontana moved, — That Clause 120 be amended

(a) by striking out lines 28 to 31, at page 51, and substituting the following therefor:

“traffic in accordance with this Division and Division VI,

(a) the rates are the lawful rates of the railway company and, subject to sub—”

(b) by striking out line 40, at page 51, and line 1, at page 52, and substituting the following therefor:

“tariff until they expire or until the tariff is superseded by a new tariff.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 120, as amended, carried.

Clauses 121 to 126 carried.

Clause 127 carried on division.

Clause 128 carried on division.

On Clause 129

Joe Fontana moved, — That Clause 129 be amended by striking out lines 41 to 43, at page 55, and lines 1 to 9, at page 56, and substituting the following therefor:

“(3) In determining an interswitching rate, the Agency shall consider the average variable costs of all movements of traffic that are subject to the rate and the rate must not be less than the variable costs of moving the traffic, as determined by the Agency.

(4) For greater certainty, the transfer of a railway line, or an operating interest in it, under Division V or section 158 of the National Transportation Act, 1987 does not affect any entitlement to an interswitching rate.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 129, as amended, carried.

On Clause 130

Joe Fontana moved, — That Clause 130 be amended by striking out lines 21 to 28, at page 56, and substituting the following therefor:

“(2) For greater certainty, the transfer of a railway line, or an operating interest in it, under Division V or section 158 of the National Transportation Act, 1987 does not affect the right of a shipper to obtain a competitive line rate under sections 131 to 137.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Gouk moved, — That Clause 130 be amended by replacing lines 22 to 25, at page 56, with the following:

L'article 119 est adopté.

Article 120

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie l'article 120 en remplaçant les lignes 27 et 28, à la page 51, par ce qui suit:

«transport public pas moins de trente jours avant la date de sa prise d'effet»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 120

a) en remplaçant les lignes 30 à 32, à la page 51, par ce qui suit:

«mément à la présente section et à la section VI :

a) les prix mentionnés sont les»

b) en remplaçant la ligne 42, à la page 51, par ce qui suit:

«jusqu'à la ces—»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 120 modifié est adopté.

Les articles 121 à 126 sont adoptés.

L'article 127 est adopté avec dissidence.

L'article 128 est adopté avec dissidence.

Article 129

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 129, en remplaçant les lignes 42 et 43, à la page 55, et les lignes 1 à 9, à la page 56, par ce qui suit:

«(3) Le prix tient compte des frais variables moyens de tous les transports de marchandises qui y sont assujettis et ne peut être inférieur aux frais variables — établis par l'Office — de ces transports.

(4) Il demeure entendu que le transfert, en application de la section V ou de l'article 158 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, des droits de propriété ou d'exploitation sur une ligne ne limite pas le droit d'obtenir le prix fixé pour l'interconnexion.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 129 modifié est adopté.

Article 130

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 130 en remplaçant les lignes 21 à 30, à la page 56, par ce qui suit:

«(2) Il demeure entendu que le transfert des droits de propriété ou d'exploitation d'une ligne en application de la section V ou de l'article 158 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* ne limite pas le droit de l'expéditeur d'obtenir un prix de ligne concurrentiel au titre des articles 131 à 137.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie l'article 130 en remplaçant les lignes 23 et 24, à la page 56, par ce qui suit:

“operating interest in it, under Division V does not affect the right of a shipper on that line to obtain a competitive line rate”

By unanimous consent, the amendment of Jim Gouk was withdrawn.

Clause 130, as amended, carried.

Clause 131 carried.

On Clause 132

Joe Fontana moved, — That Clause 132 be amended

(a) by striking out lines 31 to 37, at page 57, and substituting the following therefor:

“132. (1) A competitive line rate must not be established unless the shipper agrees with the connecting carrier, and with any other company, other than the local carrier, that moves traffic over a portion of the continuous route, on the terms and conditions governing their movement of the traffic, including the applicable rate.”

(b) by striking out lines 38 and 39, at page 57, and substituting the following therefor:

“(2) If an interswitching rate determined under paragraph 129(1)(b) is available for a portion of the”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Gouk moved, — That Clause 132 be amended by adding after line 19, at page 58, the following:

“(7) Notwithstanding any provision of this or any other Act, the failure of a connecting carrier to quote a competitive rate for the movement of traffic over its portion of the continuous route within ten days after having received a request from a shipper to do so, shall be subject to the provisions of the Competition Act”

By unanimous consent, the amendment of Jim Gouk was withdrawn.

Clause 132, as amended, carried.

Clause 133 carried.

On Clause 134.

Jim Gouk moved, — That Clause 134 be amended

(a) by striking out lines 4 and 5, at page 59, and substituting the following therefor:

“(a) of traffic that

(i) is the same as or substantially similar to, the traffic moved, and

(ii) is moved over similar distances, unless no such traffic is moved over similar distances.”

(b) by striking out line 12, at page 59, and substitute the following therefor:

“C is the total number of tonne kilometres of the”

(c) by striking out lines 33 to 36, at page 59, and substitute the following therefor:

“(4) A competitive line rate determined under this section must not be less than the variable costs of moving the traffic, as determined by the Agency.”

«section V ne limite pas le»

Du consentement unanime, l'amendement est retiré.

L'article 130 modifié est adopté.

L'article 131 est adopté.

Article 132

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 132

a) en remplaçant les lignes 33 à 36, à la page 57, par ce qui suit:

«entre l'expéditeur et le transporteur de liaison, et toute autre compagnie — transporteur local exclu — qui effectue du transport sur une partie du parcours continu, d'un accord sur les conditions régissant le transport des marchandises, y compris sur»

b) en remplaçant les lignes 40 et 41, à la page 57, par ce qui suit:

«prix fixé en application de l'alinéa 129(1)b) est disponible.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie l'article 132 en ajoutant ce qui suit après la ligne 19, à la page 58:

«(7) Par dérogation à toute autre disposition de la présente loi ou à celle de toute autre loi, l'omission d'un transporteur de liaison de fournir un prix de ligne concurrentiel pour le transport de marchandises sur la partie du parcours continu lui appartenant dans les dix jours de la réception de la demande à cet effet d'un expéditeur est assujettie aux dispositions de la *Loi sur la concurrence*.»

Du consentement unanime, l'amendement de Jim Gouk est retiré.

L'article 132 modifié est adopté.

L'article 133 est adopté.

Article 134

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie l'article 134

a) en remplaçant les lignes 1 et 2, à la page 59, par ce qui suit:

«marchandises identiques ou semblables effectué sur ses lignes — et s'il en est, sur des distances semblables — pendant la période»

b) en remplaçant la ligne 7, à la page 59, par ce qui suit:

«C le nombre de tonnes kilomètres de transport qui a», et

c) en remplaçant les lignes 28 à 32, à la page 59, par ce qui suit:

«(4) le prix de ligne concurrentiel déterminé conformément au présent article ne peut être inférieur aux frais variables, établis par l'Office, du transport des marchandises.»

After debate, by unanimous consent, Clause 134 was allowed to stand.

Clause 135 carried.

Clause 136 carried.

On Clause 137

Joe Fontana moved,—That Clause 137 be amended in the French version by striking out line 2, at page 60, and substituting the following therefor:

“est établi, la compagnie de chemin de fer, autre”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 137, as amended, carried.

On New Clause 137.1

Joe Fontana moved,—That New Clause 137.1 be added, immediately after line 34, at page 60, the following:

“Limiting Carriers’ Liability

137.1 (1) A railway company shall not limit or restrict its liability to a shipper for the movement of traffic except by means of a written agreement signed by the shipper or by an association or other body representing shippers.

(2) If there is no agreement, the railway company’s liability is limited or restricted to the extent provided in any terms and conditions that the Agency may

- (a) on the application of the company, specify for the traffic; or
- (b) prescribe by regulation, if none are specified for the traffic.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 137.1 carried.

On Clause 138

Joe Fontana moved,—That Clause 138 be amended in the French version

(a) by striking out line 41, at page 60, and substituting the following therefor:

“fer, les utiliser ou les occuper”

(b) by striking out lines 13 to 16, at page 61, and substituting the following therefor:

“(3) La compagnie de chemin de fer verse une indemnité à l’autre compagnie pour l’exercice de ces droits. Si elles ne s’entendent pas sur le montant de l’indemnité, l’Office peut le fixer par arrêté.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 138, as amended, carried.

On Clause 139

Joe Fontana moved,—That Clause 139 be amended in the French version by striking out line 38, at page 61, and substituting the following therefor:

“tant de l’indemnité à payer pour l’usage de cette emprise et de tout ouvrage connexe, si”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Après débat, du consentement unanime, l’article 134 est reporté.

L’article 135 est adopté.

L’article 136 est adopté.

Article 137

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie la version française de l’article 137 en remplaçant la ligne 2, à la page 60, par ce qui suit:

«est établi, la compagnie de chemin de fer, autre»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 137 modifié est adopté.

Nouvel article 137.1

Joe Fontana propose,—Que l’on ajoute le nouvel article 137.1 suivant après la ligne 34, à la page 60:

«Limitation de la responsabilité des transporteurs

137.1 (1) La compagnie de chemin de fer ne peut limiter sa responsabilité envers un expéditeur pour le transport des marchandises de celui-ci, sauf par accord écrit signé soit par l’expéditeur, soit par une association ou un groupe représentant les expéditeurs.

(2) En l’absence d’un tel accord, la mesure dans laquelle la responsabilité de la compagnie de chemin de fer peut être limitée en ce qui concerne un transport de marchandises est prévue par les conditions de cette limitation soit fixées par l’Office pour le transport, sur demande de la compagnie, soit, si aucune condition n’est fixée, établies par règlement de l’Office.»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

Le nouvel article 137.1 est adopté.

Article 138

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie la version française de l’article 138

a) en remplaçant la ligne 41, à la page 60, par ce qui suit:

«fer, les utiliser ou les occuper»

b) en remplaçant les lignes 13 à 16, à la page 61, par ce qui suit:

«(3) La compagnie de chemin de fer verse une indemnité à l’autre compagnie pour l’exercice de ces droits. Si elles ne s’entendent pas sur le montant de l’indemnité, l’Office peut le fixer par arrêté.»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 138 modifié est adopté.

Article 139

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie la version française de l’article 139 en remplaçant la ligne 38 à la page 61, par ce qui suit:

«tant de l’indemnité à payer pour l’usage de cette emprise et de tout ouvrage connexe, si»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

Clause 139, as amended, carried.

On Clause 140

Joe Fontana moved, — That Clause 140 be amended in the English version by striking out lines 7 to 9, at page 62, and substituting the following therefor:

“tion of fact what constitutes a yard track, siding, spur or other track auxiliary to a railway line.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 140, as amended, carried.

On Clause 141

Joe Fontana moved, — That Clause 141 be amended in the French version by striking out line 17, at page 62, and substituting the following therefor:

“transférer, notamment par vente ou bail,”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved, — That Clause 141 be amended by striking out lines 27 to 30 at page 62.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Gouk moved, — That Clause 141 be amended

(a) by replacing lines 29 and 30, at page 62, with the following:

“an interest in a railway line acquired by virtue of section 134 of the *Railway Act* before the coming into force of section 185, except in the case of a sale, lease or other transfer for continued operation of the Railway line or a sale, lease or other transfer pursuant to this Division, provided that the purchaser, lessee or transferee (other than the Government of Canada) shall be deemed to hold the interest as if it had acquired it by virtue of section 134 of the *Railway Act*.”

(b) by adding after line 30, at page 62, the following:

“(5) Notwithstanding anything to the contrary contained in a Special Act, there shall be no requirement pursuant to any such Act or this Act for a Railway company to obtain the approval of the Agency, the Governor in Council or its shareholders with respect to

(a) the purchase, sale, lease or other transfer of a railway; or

(b) the purchase or sale of the shares, bonds or other securities of another railway company.

By unanimous consent, the amendment of Jim Gouk was withdrawn.

Clause 141, as amended, carried on division.

On Clause 142

Joe Fontana moved, — That Clause 142 be amended by striking out line 34, at page 62, and substituting the following therefor:

“the operation of the line, but no steps shall be taken until the company’s intention to discontinue the line has been indicated in its plan for at least sixty days.”

L'article 139 modifié est adopté.

Article 140

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie la version anglaise de l'article 140 en remplaçant les lignes 7 à 9, à la page 62, par ce qui suit:

«tion of fact what constitutes a yard track, siding, spur or other track auxiliary to a railway line.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 140 modifié est adopté.

Article 141

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie la version française de l'article 141 en remplaçant la ligne 17, à la page 62, par ce qui suit:

«transférer, notamment par vente ou bail,»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose, — Que l'article 141 soit modifié en supprimant les lignes 25 à 28, à la page 62.

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie l'article 141

a) en remplaçant les lignes 27 et 28, à la page 62, par ce qui suit:

«chemin de fer à transférer des droits dans une ligne de chemin de fer qu'elle a acquis en vertu de l'article 134 de la *Loi sur les chemins de fer* avant l'entrée en vigueur de l'article 185, sauf dans le cas d'un transfert visant le maintien de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer ou d'un transfert fait en vertu de la présente section pourvu que l'acquéreur (s'il ne s'agit pas du gouvernement du Canada) soit réputé détenir ces droits pour les avoir acquis en vertu de l'article 134 de la *Loi sur les chemins de fer*.»

b) en ajoutant ce qui suit après la ligne 28, à la page 62:

«(5) Par dérogation à toute disposition d'une loi spéciale, il ne peut être imposé, en vertu de telle loi spéciale ou de la présente loi, à une compagnie de chemin de fer d'obtenir l'autorisation de l'Office, du gouverneur en conseil ou de ses actionnaires relativement:

a) à l'acquisition, la vente, la location ou autre transfert d'un chemin de fer;

b) à l'acquisition ou à la vente d'actions, d'obligations ou d'autres valeurs mobilières d'une autre compagnie de chemin de fer.»

Du consentement unanime, l'amendement de Jim Gouk est retiré.

L'article 141 modifié, mis aux voix, est adopté avec dissidence.

Article 142

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 142 en remplaçant les lignes 31 et 32, à la page 62, par ce qui suit:

«d'exploiter une ligne suit les étapes prescrites par la présente section. Toutefois, elle ne peut le faire que si son intention de cesser l'exploitation de cette ligne a figuré au plan pendant au moins soixante jours.»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved,—That Clause 142 be amended by striking out lines 35 to 39, at page 62, and substituting the following therefor;

“(2) A railway company that operates a railway line listed in Schedule IV shall discontinue its operation of the line no later than March 31, 1996 or 10 days after this section comes into force, whichever is the later.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 142, as amended, carried.

On Clause 143

Joe Fontana moved,—That Clause 143 be amended in the English version by striking out lines 2 and 3, at page 63, and substituting the following therefor:

“tise the availability of the railway line, or any operating interest that the company has in it, for sale,”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved,—That Clause 143 be amended by striking out line 8, at page 63, and substituting the following therefor:

“description of the railway line and how it or the operating interest is to be transferred, whether by sale, lease or otherwise, and an outline”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 143, as amended, carried.

On Clause 144

Joe Fontana moved,—That Clause 144 be amended by striking out line 7, at page 64, and substituting the following therefor:

“(4) The railway company has four months”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved,—That Clause 144 be amended by adding, immediately after line 11, at page 64, the following:

“(5) If an agreement is not reached within the four months, the railway company may decide to continue the operation of the railway line, in which case it is not required to comply with section 145, but shall amend its plan to reflect its decision.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 144, as amended, carried.

On Clause 145

Anna Terrana moved,—That Clause 145 be amended

(a) by striking out lines 12 to 15, at page 64, and substituting the following therefor:

“145. (1) The railway company shall offer to transfer all of its interest in the railway line to the governments mentioned in this section for not more than its net”

(b) by striking out lines 24 to 28, at page 64, and substituting the following therefor:

“(2) After the requirement to make the offer arises, the railway company shall send it simultaneously

(a) to the Minister if the railway line passes through

(i) more than one province or outside Canada, or

(ii) land that is or was a reserve, as defined in subsection 2(1) of the Indian Act;”

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 142 en remplaçant les lignes 33 à 37, à la page 62, par ce qui suit:

«(2) La compagnie qui exploite une ligne visée à l'annexe IV doit cesser de l'exploiter au plus tard le 31 mars 1996 ou, s'il est postérieur, le dixième jour suivant l'entrée en vigueur du présent article.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 142 modifié est adopté.

Article 143

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie la version anglaise de l'article 143 en remplaçant les lignes 2 et 3, à la page 63, par ce qui suit:

«tise the availability of the railway line, or any operating interest that the company has in it, for sale,»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 143 en remplaçant la ligne 7, à la page 63, par ce qui suit:

«ligne et les modalités du transfert, notamment par vente ou cession, du droit de propriété ou d'exploitation de celle-ci, et énonce les étapes préalables à la ces—»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 143 modifié est adopté.

Article 144

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 144 en remplaçant la ligne 7, à la page 64, par ce qui suit:

«d'un délai de quatre mois à compter de l'expira—»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 144 en ajoutant ce qui suit après la ligne 8, à la page 64:

«(5) À défaut d'entente dans les quatre mois, elle peut décider de poursuivre l'exploitation de la ligne, auquel cas elle n'est pas tenue de se conformer à l'article 145, mais doit modifier son plan en conséquence.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 144 modifié est adopté.

Article 145

Anna Terrana propose,—Que l'on modifie l'article 145

a) en remplaçant les lignes 11 à 14, à la page 64, par ce qui suit:

«cipales de leur transférer tous ses intérêts à leur valeur nette de récupération ou moins si personne ne manifeste d'intérêt ou au—»

b) en remplaçant la lignes 20, à la page 64, par ce qui suit:

«les frontières du Canada, une réserve ou une terre ayant déjà été une réserve au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les Indiens*; elle doit être faite au»

c) en remplaçant la ligne 24, à la page 64, par ce qui suit:

«dont la ligne franchit le territoire. Cette offre est faite simultanément à toutes les personnes en cause.»

(c) by striking out lines 38 to 46, at page 64, and lines 1 to 4, at page 65, and substituting the following therefor:

“Canada may accept it within thirty days;

(b) by a provincial minister, the government of the province may accept it within thirty days, unless the offer is received by the Minister, in which case the government of each province may accept it within an additional thirty days after the end of the period mentioned in paragraph (a) if it is not accepted under that paragraph; and (c) by a municipal or district government, it may accept it within an additional thirty days after the end of the period or periods for acceptance under paragraph (a) and (b), if it is not accepted under those paragraphs.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 145 was allowed to stand.

Clause 146 was allowed to stand.

New Clause 146.1 was allowed to stand.

Clauses 147 to 151 carried on division.

On Clause 152

Joe Fontana moved,—That Clause 152 be amended in the French version striking out line 1, at page 68, and substituting the following therefor:

“152. (1) Une compagnie de chemin de fer régie”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 152, as amended, carried on division.

On Clause 153

Joe Fontana moved,—That Clause 153 be amended in the French version by striking out line 19, at page 68, and substituting the following therefor:

“153. (1) Une compagnie de chemin de fer régie”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 153, as amended, carried on division.

On Clause 154

Paul Mercier moved,—That Clause 154 be amended by replacing line 32, at page 68, with the following:

“154. The Governor in Council may, after consultation with the committee of Parliament that normally considers matters relating to transportation, make”

After debate the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 154 carried on division.

On Clause 155

Jim Gouk moved,—That Clause 155 be amended by replacing line 35, at page 68, with the following:

“155. (1) On or before December 31, 1997, the Minister shall, in”

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 155 carried on division.

d) en remplaçant la ligne 29, à la page 64, par ce qui suit:

«a) trente jours pour le gouvernement fédéré—»

e) en remplaçant la ligne 31, à la page 64, par ce qui suit:

«b) trente jours pour le gouvernement pro—»

f) en remplaçant la ligne 35, à la page 64, par ce qui suit:

«dispose de trente jours supplémentaires une fois expiré le délai mentionné à l'alinéa a);»

g) en remplaçant la ligne 1, à la page 65, par ce qui suit:

«c) trente jours pour chaque administration»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 145 est reporté.

L'article 146 est reporté.

Le nouvel article 146.1 est reporté.

Les articles 147 à 151 sont adoptés avec dissidence.

Article 152

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie la version française de l'article 152 en remplaçant la ligne 1, à la page 68, par ce qui suit:

«152. (1) Une compagnie de chemin de fer régie»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 152 modifié est adopté avec dissidence.

Article 153

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie la version française de l'article 153 en remplaçant la ligne 19, à la page 68, par ce qui suit:

«153. (1) Une compagnie de chemin de fer régie»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 153 modifié est adopté avec dissidence.

Article 154

Paul Mercier propose,—Que l'on modifie l'article 154 en remplaçant la ligne 36, à la page 68, par ce qui suit:

«154. Le gouverneur en conseil peut, après avoir consulté le comité parlementaire habituellement saisi des questions relatives au transport, par règlement»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 154 est adopté avec dissidence.

Article 155

Jim Gouk propose,—Que l'on modifie l'article 155 en remplaçant la ligne 39, à la page 68, par ce qui suit:

«155. (1) Au plus tard le 31 décembre 1997, le mi—»

L'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 155 est adopté avec dissidence.

On Clause 156

Joe Fontana moved, — That Clause 156 be amended

(a) by striking out lines 13 to 15, at page 69, and substituting the following therefor:

“cation and system of accounts of their assets, liabilities, revenues, working expenditures, capitalization, traffic and operating statistics relating to railway operations.”

(b) by striking out lines 21 and 22, at page 69, and substituting the following therefor:

“to be classed as items relating to railway operations in the accounts.”

(c) by striking out lines 27 to 31, at page 69, and substituting the following therefor:

“cation to be charged with respect to each of the classes of property.

(5) A railway company for which a classification and system of accounts is prescribed shall”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 156, as amended, carried.

On Clause 157

Joe Fontana moved, — That Clause 157 be amended in the French version

(a) by striking out line 38, at page 69, and substituting the following therefor:

“157. (1) L'Office peut, par règlement, prévoir les”

(b) striking out lines 40 and 41, at page 69, and substituting the following therefor:

“dépréciation et de coût du capital, dont il tient compte dans le calcul des frais sous le régime de la pré—”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved, — That Clause 157 be amended by striking out line 13, at page 70, and substituting the following therefor:

“(a) for a particular period, the Agency must”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 157, as amended, carried.

On New Clause 157.1

Joe Fontana moved, — That New Clause 157.1 be amended by adding, immediately after line 28, at page 70:

“157.1 (1) The Minister may enter into an agreement with a provincial minister responsible for transportation matters providing for the administration, in relation to persons who operate railways within the legislative authority of the province, of any law respecting railway safety, accident investigation and railway crossings.

(2) The Minister may designate any body established under an Act of Parliament, or any person or class of persons employed in the public service of Canada, to administer the law in accordance with the agreement.

Article 156

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 156

a) en remplaçant les lignes 16 à 18, à la page 69, par ce qui suit:

«formes de comptes concernant l'actif, le passif, les recettes, les frais d'exploitation, la capitalisation, le trafic et les statistiques d'exploitation relatifs aux opérations ferroviaires.»

b) en remplaçant la ligne 26, à la page 69, par ce qui suit:

«ferroviaire dans les comptes.»

c) en remplaçant les lignes 34 et 35, à la page 69, par ce qui suit:

«assujettie à une classification de comptes»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 156 modifié est adopté.

Article 157

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie la version française de l'article 157

a) en remplaçant la ligne 38, à la page 69, par ce qui suit:

«157. (1) L'Office peut, par règlement, prévoir les»

b) en remplaçant les lignes 40 et 41, à la page 69, par ce qui suit:

«dépréciation et de coût du capital, dont il tient compte dans le calcul des frais sous le régime de la pré—»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 157

a) en remplaçant les lignes 13 et 14, à la page 70, par ce qui suit:

«l'Office:

a) inclut dans le calcul ceux des frais de»

b) en remplaçant la ligne 22, à la page 70, par ce qui suit:

«termine d'après les prévisions établies sur»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 157 modifié est adopté.

Nouvel article 157.1

Joe Fontana propose que l'on ajoute le nouvel article 157.1 suivant après la ligne 27, à la page 70:

«157.1 (1) Le ministre peut conclure avec un ministre provincial chargé du transport un accord relatif à l'application, à des exploitants de chemin de fer assujettis à la compétence législative de la province en cause, de toute loi ayant trait à la réglementation de la sécurité ferroviaire et aux enquêtes sur les accidents et les franchissements ferroviaires.

(2) Le ministre peut désigner un organisme établi par une loi fédérale ou une personne ou catégorie de personnes oeuvrant au sein de l'administration publique fédérale pour appliquer la loi conformément à cet accord.

(3) The designated body, person or class of persons may perform any function or duty and exercise any powers necessary for the enforcement of the law, to the extent specified in the agreement."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 157.1 carried.

Clause 158 carried.

Clause 159 carried on division.

On Clause 160

Jim Gouk moved, — That Clause 160 be amended by replacing lines 28 to 37 at page 72, with the following:

"160. (1) Where a railway company operating a passenger rail service or a commuter rail authority designated by the government of a province has been involved in negotiations with a railway company for a period of no less than 180 days in respect of terms relating to the provision by the railway company of services in connection with commuter or passenger rail operations, without the parties having reached agreement, either party may apply to the Agency in writing to have all outstanding differences referred for mediation/arbitration.

(2) Within ten days of the receipt of an application under subsection (1), the Agency shall, if the parties are unable to agree on a mediator-arbitrator, appoint a mediator-arbitrator from the list of arbitrators maintained by the Agency pursuant to section 169, and refer to the mediator-arbitrator those matters set out in the application made under subsection (1) that remain outstanding.

(3) The mediator-arbitrator shall forthwith endeavour to mediate all matters referred by the Agency and to bring about an agreement between the parties.

(4) If the mediator-arbitrator concludes that the parties are unable to reach timely agreement through mediation, the mediator-arbitrator shall hear the parties on all outstanding differences and shall, within ninety days of the referral by the Agency, render an award on the outstanding differences and issue a full and final written decision thereon.

(5) The award shall not impose any terms that are not commercially fair and reasonable or that would impair the ability of the railway company over whose railway line the passenger or commuter rail service is, or is sought to be, established to continue to provide suitable and adequate service for the carriage of traffic.

(6) Information submitted to the mediator-arbitrator by any party to the mediation/arbitration that is identified by the party as confidential shall not be disclosed to any other party except with the consent of the party, submitting the information.

(7) No party may in connection with any proceeding before the mediator-arbitrator disclose anything contained in a confidential contract, other than to the mediator-arbitrator, except with the consent of the parties to the contract, and the mediator-arbitrator shall keep any such information confidential."

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 160 carried.

(3) L'organisme ou la personne ou catégorie de personnes peut, dans la mesure spécifiée dans l'accord, exercer les fonctions et les attributions nécessaires à l'exécution de la loi.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Le nouvel article 157.1 est adopté.

L'article 158 est adopté.

L'article 159 est adopté avec dissidence.

Article 160

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie l'article 160 en remplaçant les lignes 28 à 36, à la page 72, par ce qui suit:

«160. (1) Lorsqu'une compagnie de chemin de fer se livrant au transport de passagers ou une administration ferroviaire de banlieue désignée par le gouvernement d'une province a participé à des négociations pendant au moins cent quatre-vingts jours relativement aux conditions de fourniture de ses services de transport de passagers, sans arriver à une entente, l'une ou l'autre des parties aux négociations peut demander par écrit à l'Office de soumettre tous les différends non résolus à une médiation-arbitrage.

(2) Si les parties ne s'entendent pas sur le choix d'un médiateur-arbitre, l'Office désigne, dans les dix jours de la réception de la demande visée au paragraphe (1) un médiateur-arbitre à partir de la liste de médiateurs-arbitres établie en vertu de l'article 169 et lui soumet tous les différends non résolus énoncés à la demande visée au paragraphe (1).

(3) Le médiateur-arbitre tente de résoudre par médiation les différends qui lui sont référés par l'Office et d'amener les parties à une entente.

(4) Si le médiateur-arbitre arrive à la conclusion que les parties ne peuvent arriver à une entente, par médiation, dans un délai raisonnable, il entend les parties relativement à tous les différends non résolus et, dans les quatre-vingt-dix jours du renvoi par l'Office, rend, par écrit, une décision arbitrale sur ces différends qui lie absolument les parties.

(5) La décision arbitrale ne doit pas imposer de conditions qui seraient inéquitables ou déraisonnables en termes de commerce ou qui porteraient atteinte à la capacité de la compagnie ferroviaire dont le service de transport de passagers est visé de continuer d'offrir un service convenable et suffisant de transport de marchandises.

(6) Les renseignements fournis au médiateur-arbitre par une partie à la médiation-arbitrage sous la condition d'en respecter le caractère confidentiel ne peuvent être communiqués aux autres parties sans le consentement de la partie qui les a fournis.

(7) Il est interdit à toute partie à une procédure menée devant le médiateur-arbitre de révéler, sans le consentement des parties à tel contrat, le contenu d'un contrat confidentiel, si ce n'est au médiateur-arbitre lui-même. Le médiateur-arbitre est lui-même tenu de respecter le caractère confidentiel de ces renseignements.»

L'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 160 est adopté.

At 7:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 19 h 02, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

THURSDAY, NOVEMBER 23, 1995
(Meeting No. 84)

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in Room 209, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan and Paul Mercier.

Acting Members present: Bob Nault for Joe Comuzzi, Georgetowne Sheridan for Raymond Lavigne and Glen McKinnon for Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher and David Cuthbertson, Research Officers. *From the Legislative Counsel Office:* Charles Bellemare, Procedural Clerk.

Witnesses: From Transport Canada: Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; Jean Patenaude, Special Advisor.

The Committee resumed consideration of Bill C-101, An Act to continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency, to consolidate and revise the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act and to amend or repeal other Acts. (*See Minutes of Proceedings, dated Wednesday, October 4, 1995, Issue No. 42.*)

The Committee resumed Clause-by-Clause consideration of Bill C-101.

On Clause 161

Joe Fontana moved,—That Clause 161 be amended in the French version by striking out lines 2 and 3, at page 73, and substituting the following therefor:

«mêmes la question, la soumettre par écrit à l'Office pour arbitrage.»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved,—That Clause 161 be amended

(a) by striking out lines 25 and 26, at page 73, and substituting the following therefor:

«çat son intention de soumettre la question à l'Office pour arbitrage.»

(b) by adding immediately after line 31, at page 73, the following:

«(4) A final offer arbitration is not a proceeding before the Agency.»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Gouk moved,—That Clause 161 be amended by replacing lines 6 to 8, at page 73, with the following:

«(2) The submission shall contain»

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 161, as amended, carried.

Clauses 162 to 176 carried.

LE JEUDI 23 NOVEMBRE 1995
(Séance n° 84)

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 heures, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Jim Jordan et Paul Mercier.

Membres suppléants présents: Bob Nault pour Joe Comuzzi, Georgetowne Sheridan pour Raymond Lavigne et Glen McKinnon pour Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher et David Cuthbertson, attachés de recherche. Du Bureau des conseillers législatifs: Charles Bellemare, greffier à la procédure.

Témoins: De Transports Canada: Moya Green, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination; Jean Patenaude, conseiller spécial.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-101, Loi maintenant l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada, codifiant et remaniant la Loi de 1987 sur les transports nationaux et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant certaines lois. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 4 octobre 1995, fascicule n° 42*)

Le Comité reprend l'étude détaillée du projet de loi C-101.

Article 161

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie la version française de l'article 161, en remplaçant les lignes 2 et 3, à la page 73, par ce qui suit:

«mêmes la question, la soumettre par écrit à l'Office pour arbitrage.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 161

a) en remplaçant les lignes 25 et 26, à la page 73, par ce qui suit:

«çat son intention de soumettre la question à l'Office pour arbitrage.»

b) en ajoutant ce qui suit après la ligne 26, à la page 73:

«(4) La soumission d'une question à l'Office pour arbitrage ne constitue pas une procédure devant l'Office.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Jim Gouk propose,—Que l'on modifie l'article 161 en remplaçant les lignes 4 à 6, à la page 73, par ce qui suit:

«(2) La demande d'arbitrage contient :»

L'amendement, mis aux voix, est rejeté.

L'article 161 modifié est adopté.

Les articles 162 à 176 sont adoptés.

On Clause 177

Paul Mercier moved,—That Clause 177 be amended by replacing line 36, at page 79, with the following:

“177. The Agency may, by regulation, after consultation with the committee of Parliament that normally considers matters relating to transportation,”

The question being put on the amendment, it was negatived.

Joe Fontana moved,—That Clause 177 be amended by striking out lines 9 to 12, at page 80, and substituting the following therefor:

“(b) prescribe the maximum amount payable for each violation, but the amount shall not exceed

- (i) \$5,000, in the case of an individual, and
- (ii) \$25,000, in the case of a corporation.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 177, as amended, carried on division.

On Clause 178

Joe Fontana moved,—That Clause 178 be amended in the French version by striking out line 22, at page 80, and substituting the following therefor:

“sonne à qui il veut demander des renseignements—”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 178, as amended, carried.

Clauses 179 to 184 carried.

On Clause 185

Joe Fontana moved,—That Clause 185 be amended

(a) by striking out line 18, at page 82, and substituting the following therefor:

“185. (1) Subject to subsection (2), the *Railway Act* is repealed, except”

(b) by striking out line 21, at page 82, and substituting the following therefor:

“89, 96 to 98 and 109 of that Act continue”

(c) by adding, immediately after line 26, at page 82, the following:

“(2) Sections 264 to 270, 344, 345 and 358 of the *Railway Act* are repealed on a day to be fixed by order of the Governor in Council.

(3) For the purpose of applying the provisions mentioned in subsection (2) after this section comes into force,

(a) a reference in those provisions to the “Agency” shall be interpreted as a reference to the Canadian Transportation Agency;

(b) a reference in those provisions to a “railway, telegraph, telephone and express company”, a “railway or express company” or a “carrier by water” shall be interpreted as a reference to a railway company, as defined in section 88 of this Act; and

(c) the reference to section 64 of the *National Transportation Act*, 1987 in the definition “claim period” in subsection 270(1) of the *Railway Act* shall be interpreted as a reference to section 41 of this Act.”

Article 177

Paul Mercier propose,—Que l'on modifie l'article 177 en remplaçant la ligne 35, à la page 79, par ce qui suit:

«177. L'Office peut, après avoir consulté le comité parlementaire habituellement saisi des questions relatives au transport, par règlement :»

L'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 177 en remplaçant la ligne 7, à la page 80, par ce qui suit:

«b) prévoir le montant maximal — plafonné, dans le cas»

L'amendement, mis aux voix, est adopté avec dissidence.

L'article 177 modifié est adopté.

Article 178

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie la version française de l'article 178 en remplaçant la ligne 22, à la page 80, par ce qui suit:

«sonne à qui il veut demander des renseignements—»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 178 modifié est adopté.

Les articles 178 à 184 sont adoptés.

Article 185

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 185

a) en remplaçant la ligne 15, à la page 82, par ce qui suit:

«185. (1) sous réserve du paragraphe (2), la *Loi sur les chemins de fer* est»

b) en remplaçant la ligne 18, à la page 82, par ce qui suit:

«les articles 15 à 80, 84 à 89, 96 à 98 et 109»

c) en ajoutant ce qui suit après la ligne 24, à la page 82:

«(2) Les articles 264 à 270, 344, 345 et 358 de la *Loi sur les chemins de fer* sont abrogés à la date fixée par décret.

(3) Pour l'application de ces dispositions après l'entrée en vigueur du présent article :

a) la mention de l'Office, dans ces dispositions, vaut mention de l'Office des transports du Canada;

b) la mention d'une compagnie de chemin de fer, de télégraphe, de téléphone ou de messagerie, ou d'un transporteur maritime, dans ces dispositions, vaut mention d'une compagnie de chemin de fer au sens de l'article 88 de la présente loi;

c) la mention de l'article 64 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* dans la définition de « période de réclamation », au paragraphe 270(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, vaut mention de l'article 41 de la présente loi.»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 185, as amended, carried.

Clauses 186 to 195 carried.

On Clause 196

Joe Fontana moved,—That Clause 196 be amended

(a) by striking out lines 35 and 36, at page 85, and substituting the following therefor:

“**decision, order, licence, permit, rule, regulation and direction made or issued by the National Transportation**”

(b) by striking out lines 41 and 42, at page 85, and substituting the following therefor:

“**force as if it were a decision, order, license, permit, rule, regulation or direction made or issued by the Canadi—**”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 196, as amended, carried.

Clause 197 carried.

On Clause 198

Joe Fontana moved,—That Clause 198 be amended in the French version by striking out line 7, at page 86, and substituting the following therefor:

“l’article 102 de la présente loi.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 198, as amended, carried.

On Clause 199

Joe Fontana moved,—That Clause 199 be amended in the French version by striking out line 12, at page 86, and substituting the following therefor:

“tu de l’article 104 de la présente loi; si l’Office des transports”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 199, as amended, carried.

Clause 200 carried.

On New Clause 201.1

Joe Fontana moved,—That New Clause 201.1 be amended by adding, immediately after line 39, at page 86:

“**201.1 (1) Where information concerning the costs of a railway company or other information that is by its nature confidential was obtained from the company by the Agency in the course of an investigation under the *Railway Act* or the *National Transportation Act, 1987*, the information shall not be published or disclosed in such a manner as to be available for the use of any other person, except in accordance with subsection (2) or if, in the opinion of the Agency, the publication is necessary in the public interest.**

(2) The Agency shall disclose to the Minister any information in its possession, other than information contained in a confidential contract entered into under subsection 120(1) of the *National Transportation Act, 1987* or subsection 127(1) of this Act.”

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 185 modifié est adopté.

Les articles 186 à 195 sont adoptés.

Article 196

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie l’article 196

a) en remplaçant les lignes 25 et 26, à la page 85, par ce qui suit:

«**chaque décision, arrêté, licence, permis, règle, règlement ou directive pris ou délivré par l’Office national des trans—**»

b) en remplaçant la ligne 32, à la page 85, par ce qui suit:

«**arrêté, licence, permis, règle, règlement ou directive de l’Of—**»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 196 modifié est adopté.

L’article 197 est adopté.

Article 198

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie la version française de l’article 189 en remplaçant la ligne 7, à la page 86, par ce qui suit:

«l’article 102 de la présente loi.»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 198 modifié est adopté.

Article 199

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie l’a version française de l’article 199 en remplaçant la ligne 12, à la page 86, par ce qui suit:

«tu de l’article 104 de la présente loi; si l’Office des transports»

L’amendement, mis aux voix, est adopté.

L’article 199 modifié est adopté.

L’article 200 est adopté.

Nouvel article 201.1

Joe Fontana propose,—Que l’on modifie le nouvel article 201.1 en ajoutant ce qui suit après 36, à la page 86:

«**201.1 (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque l’Office a obtenu d’une compagnie de chemin de fer, au cours d’une enquête faite en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* ou de la *Loi sur les transports nationaux*, des renseignements relatifs aux frais de cette compagnie ou d’autres renseignements de nature confidentielle, les renseignements ne peuvent être publiés ni divulgués d’une manière qui les rende utilisables par quelqu’un d’autre, sauf si, de l’avis de l’Office, cette publication est nécessaire dans l’intérêt public.**

(2) L’Office est tenu de divulguer au ministre tout renseignement autre qu’un renseignement contenu dans un contrat confidentiel conclu en application du paragraphe 120(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* ou du paragraphe 127(1) de la présente loi.»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 201.1 carried.

Clause 202 carried.

On New Clauses 203.1 to 203.3

Joe Fontana moved,—That New Clauses 203.1 to 203.3, be added, immediately after line 8, at page 87:

“**203.1 Schedule II to the Act is amended by striking out the reference to**

National Transportation Act, 1987

Loi de 1987 sur les transports nationaux

and the corresponding references to subsection 46(3), section 54 and subsections 120(5), 170(2), 259(2) and 269(1).

203.2 Schedule II to the Act is amended by striking out the reference to

Railway Act

Loi sur les chemins de fer

and the corresponding references to section 353 and subsections 358(3) and (5).

203.3 Schedule II to the Act is amended by adding, in alphabetical order, a reference to

Canada Transportation Act

Loi sur les transports au Canada

and a corresponding reference to subsection 52(1) and section 167.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clauses 203.1 to 203.3 carried.

Clauses 204 to 227 carried.

On Clause 228

Joe Fontana moved,—That Clause 228 be amended by striking out line 3, at page 97, and substituting the following therefor:

“(8) Where an interest in land that was vested in the Crown before the expropriation vests”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 228, as amended, carried.

Clause 229 carried.

On New Clauses 229.1 to 229.3

Joe Fontana moved,—That New Clauses 229.1 to 229.3, be added, immediately after line 11, at page 97, the following:

“**229.1 Schedule I.1 to the Financial Administration Act is amended by striking out, in column I, the reference to**

National Transportation Agency

Office national des transports

and the corresponding reference in column II to the “Minister of Transport”.

229.2 Schedule I.1 to the Act is amended by adding, in alphabetical order in column I, a reference to

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Le nouvel article 201.1 est adopté.

L'article 202 est adopté.

Nouveaux articles 203.1 à 203.3

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie ajoute les nouveaux articles 203.1 à 203.3 suivants après la ligne 8, à la page 87:

« **203.1 L'annexe II de la même loi est modifiée par suppression de ce qui suit:**

Loi de 1987 sur les transports nationaux

National Transportation Act, 1987

ainsi que de la mention « paragraphe 46(3), article 54 et paragraphes 120(5), 170(2), 259(2) et 269(1) » placée en regard de ce titre de loi.

203.2 L'annexe II de la même loi est modifiée par suppression de ce qui suit:

Loi sur les chemins de fer

Railway Act

ainsi que de la mention « article 353 et paragraphes 358(3) et (5) » placée en regard de ce titre de loi.

203.3 L'annexe II de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

Loi sur les transports au Canada

Canada Transportation Act

ainsi que de la mention « paragraphe 52(1) et article 167 », à placer en regard de ce titre de loi.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Les nouveaux articles 203.1 à 203.3 sont adoptés.

Les articles 204 à 227 sont adoptés.

Article 228

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'article 228 en remplaçant les lignes 4 et 5, à la page 97, par ce qui suit:

«obtenu en vertu de l'article 15 des terres dévolues, avant l'expropriation, à la Couronne ne peut les aliéner qu'au profit de»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 228 modifié est adopté.

L'article 229 est adopté.

Nouveaux articles 229.1 à 229.3

Joe Fontana propose,—Que l'on ajoute les nouveaux articles 229.1 à 229.3 suivants après la ligne 11, à la page 97:

229.1 L'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques est modifiée par suppression, dans la colonne I, de ce qui suit :

Office national des transports

National Transportation Agency

ainsi que de la mention « Le ministre des Transports », dans la colonne II, placée en regard de ce secteur.

229.2 L'annexe I.1 de la même loi est modifiée par adjonction, dans la colonne I, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

Canadian Transportation Agency

Office des transports du Canada

and a corresponding reference in column II to the "Minister of Transport".

Government Employees Compensation Act

229.3 Subsection 4(4) of the Government Employees Compensation Act is repealed."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clauses 229.1 to 229.3 carried.

Clauses 230 to 237 carried.

On New Clause 237.1

Joe Fontana moved,—That New Clause 237.1, be added, immediately after line 36, at page 99:

"237.1 Subsection 47(1) of the Act is replaced by the following:

47. (1) No pipeline and no section of a pipeline shall be opened for the transmission of hydrocarbons or any other commodity by a company until leave to do so has been obtained from the Board."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 237.1 carried.

Clauses 238 to 243 carried.

On New Clause 243.1

Joe Fontana moved,—That New Clause 243.1 be added immediately after line 12, at page 101:

"243.1 Subsections 71(2) and (3) of the Act are replaced by the following:

(2) The Board may, by order, on such terms and conditions as it may specify in the order, require the following companies to receive, transport and deliver, according to their powers, a commodity offered for transmission by means of a pipeline:

(a) a company operating a pipeline for the transmission of gas; and

(b) a company that has been issued a certificate under section 52 authorizing the transmission of a commodity other than oil.

(3) The Board may, if it considers it necessary or desirable to do so in the public interest, require a company operating a pipeline for the transmission of hydrocarbons, or for the transmission of any other commodity authorized by a certificate issued under section 52, to provide adequate and suitable facilities for

(a) the receiving, transmission and delivering of the hydrocarbons or other commodity offered for transmission by means of its pipeline,

(b) the storage of the hydrocarbons or other commodity, and

(c) the junction of its pipeline with other facilities for the transmission of the hydrocarbons or other commodity,

if the Board finds that no undue burden will be placed on the company by requiring the company to do so."

Office des transports du Canada

Canadian Transportation Agency

ainsi que de la mention « Le ministre des Transports », dans la colonne II, à placer en regard de ce secteur.

Loi sur l'indemnisation des agents de l'État

229.3 Le paragraphe 4(4) de la Loi sur l'indemnisation des agents de l'État est abrogé.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Les nouveaux articles 229.1 à 229.3 sont adoptés.

Les articles 230 à 237 sont adoptés.

Nouvel article 237.1

Joe Fontana propose,—Que l'on modifie l'ajoute le nouvel article 237.1 suivant après la ligne article 42, à la page 99:

«237.1 Le paragraphe 47(1) de la même loi est remplacé par ce qui suit :

47. (1) La compagnie ne peut mettre en service, pour le transport d'hydrocarbures ou d'autres produits, un pipeline ou une section de celui-ci que si elle a obtenu de l'Office une autorisation à cette fin.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Le nouvel article 237.1 est adopté.

Les articles 238 à 243 sont adoptés.

Nouvel article 243.1

Joe Fontana propose,—Que l'on ajoute le nouvel article 243.1 suivant après la ligne 10, à la page 101:

«243.1 Les paragraphes 71(2) et (3) de la même loi sont remplacés par ce qui suit :

(2) L'Office peut, par ordonnance et selon les conditions qui y sont énoncées, obliger une compagnie qui exploite un pipeline destiné au transport du gaz, ou à qui a été délivré, au titre de l'article 52, un certificat l'autorisant à transporter un produit autre que le pétrole, à recevoir, transporter et livrer, dans le cadre de ses attributions, les marchandises qu'une personne lui offre pour transport par pipeline.

(3) L'Office peut, s'il l'estime utile à l'intérêt public et juge qu'il n'en résultera pas un fardeau injustifié pour elle, obliger une compagnie exploitant un pipeline destiné au transport d'hydrocarbures, ou de tout autre produit aux termes d'un certificat délivré au titre de l'article 52, à fournir les installations suffisantes et convenables pour :

a) la réception, le transport et la livraison des hydrocarbures ou de l'autre produit, selon le cas, offerts pour transport par son pipeline;

b) le stockage des hydrocarbures ou de l'autre produit;

c) le raccordement de sa canalisation à d'autres installations destinées au transport des hydrocarbures ou de l'autre produit.»

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 243.1 carried.

Clause 244 carried.

On Clause 245

Joe Fontana moved, — That Clause 245 be amended by striking out lines 28 to 44, at page 101, and lines 1 and 2, at page 102, and substituting the following therefor:

“245. (1) Where, immediately before the coming into force of section 183, there is in force in respect of a major pipeline a permit, within the meaning of Part VI of the *National Transportation Act, 1987*, as that Act read at that time, subject to the *National Energy Board Act*, the permit continues in force in respect of the pipeline and is deemed to be a leave to open the pipeline granted under section 47 of the *National Energy Board Act* and a certificate issued under section 52 of that Act.

(2) Where, immediately before the coming into force of section 183, there is in force in respect of a minor pipeline a permit, within the meaning of Part VI of the *National Transportation Act, 1987*, as that Act read at that time, subject to the *National Energy Board Act*, the permit continues in force and is deemed to be an order under subsection 58(1) of the *National Energy Board Act* exempting the pipeline from the provisions of sections 29 to 33 and 47 of that Act.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 245, as amended, carried.

Clauses 246 to 271 carried.

On New clause 271.1

Joe Fontana moved, — That New Clause 271.1 be added, immediately after line 14, at page 110:

“271.1 Subsection 7(1) of the Department of Transport Act is replaced by the following:

7. (1) The Minister has the management, charge and direction of

(a*) *all Government canals and works and property pertaining or incidental to them;*

(b) the collection of tolls on the canals and matters incidental to their collection; and

(c) the officers and persons employed on the canals.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Clause 271.1 carried.

On Clause 272

Joe Fontana moved, — That Clause 272 be amended by striking out lines 15 and 16, at page 110, and substituting the following therefor:

“272. Section 7.1 of the Act is replaced by the following:”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 272, as amended, carried.

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Le nouvel article 243.1 est adopté.

L'article 244 est adopté.

Article 245

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 245 en remplaçant les lignes 27 à 44, à la page 101, et les lignes 1 et 2, à la page 102, par ce qui suit:

«245. (1) Les permis relatifs à des canalisations importantes, valides avant la date d'entrée en vigueur de l'article 183 et délivrés sous le régime de la partie VI de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* avant cette date continuent, sous réserve des autres dispositions de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, d'être valides à l'égard de ces canalisations et sont réputés être des autorisations d'exploitation et des certificats relatifs à un pipeline respectivement prévus par les articles 47 et 52 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

(2) Les permis exemptant les canalisations secondaires de l'application des articles 29 à 33 et 47 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, valides avant la date d'entrée en vigueur de l'article 183 et délivrés sous le régime de la partie VI de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* avant cette date continuent, sous réserve des autres dispositions de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, d'être valides à l'égard de ces canalisations et sont réputés avoir été accordés en vertu du paragraphe 58(1) de cette loi.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 245 modifié est adopté.

Les articles 246 à 271 sont adoptés.

Nouvel article 271.1

Joe Fontana propose, — Que l'on ajoute le nouvel article 271.1 suivant après la ligne 15, à la page 110:

«271.1 Le paragraphe 7(1) de la *Loi sur le ministère des Transports* est remplacé par ce qui suit:

«7. (1) Le ministre a compétence sur les canaux de l'État, de même que sur les ouvrages, bâtiments et terrains qui en constituent des dépendances ou des annexes, et pour la perception des péages sur les canaux publics ainsi que pour les affaires s'y rapportant. Les personnes préposées à ce service, fonctionnaires ou autres, relèvent également de sa compétence.

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Le nouvel article 271.1 est adopté.

Article 272

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 272 en remplaçant les 15 à 17, à la page 110, par ce qui suit:

«272. L'article 7.1 de la même loi est remplacé par ce qui suit :»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 272 modifié est adopté.

On Schedule III

Joe Fontana moved,—That Schedule III be amended in the English version by striking out the heading “Rate” of the second column at pages 126 and 127, and substituting the following therefor:

“Rate per tonne”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Schedule III, as amended, carried.

On New Schedule IV

Joe Fontana moved,—That the New Schedule IV be added, immediately after Schedule III at page 127:

Annexe III

Joe Fontana propose,— Que l'on modifie la version anglaise de l'annexe III en remplaçant, à la deuxième colonne des pages 126 et 127, le titre «Rate» par ce qui suit:

«Rate per tonne»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'annexe III modifiée est adoptée.

Nouvelle annexe IV

Joe Fontana propose,— Que l'on ajoute la nouvelle annexe IV suivante après l'annexe II, à la page 127:

“SCHEDULE IV/ANNEXE IV
(Section 142/article 142)

PART I/PARTIE I

CN BRANCH LINES/EMBRANCHEMENTS DU CN

SUBDIVISION	BETWEEN/ENTRE		MILEAGE/MILLAGES
Bodo	Unity (M0.0)	Cactus Lake (M40.4)	40.4
Central Butte	M44.0	Riverhurst (M110.5)	66.5
Cudworth (Meacham Spur)	Meacham (M23.6)	Totzke (M38.4)	14.8
Neepawa	Neepawa (M1.1)	Rossburn Jct. (M5.3)	4.2
Rhein	Rhein (M14.0)	MacNutt (M45.2)	31.2
Rossburn	Rossburn Jct. (M0.0)	Russell (M104.3)	104.3 104.3”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

New Schedule IV carried.

By unanimous consent the Committee reverted to stood Clause 53.

Joe Fontana moved,— That Clause 53 be amended by striking out lines 2 to 5 at page 19 and substituting the following therefor:

”of the preceding year, including

(a) the financial viability of each mode of transportation”

Paul Mercier moved,— That the amendment of Joe Fontana be further amended by adding, immediately following the word “transportation”, the following:

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

La nouvelle annexe IV est adoptée.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'article 53 reporté.

Joe Fontana propose,— Que l'on remplace les lignes 3 et 4, à la page 19, par ce qui suit:

«conseil, pour l'année précédente, un rapport résumant la situation des transports au Canada et traitant notamment :

a) de la viabilité économique des modes de transport;»

Paul Mercier propose,— Que l'on modifie l'amendement de Joe Fontana en ajoutant les mots suivants après le mot «transport»:

"and its contribution to the Canadian economy and to the development of the regions"

The question being put on the amendment to the amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 53, as amended, carried.

By unanimous consent the Committee reverted to stood Clause 67.

Jim Gouk moved, — That Clause 67 be amended

(a) by striking out line 12 at page 26 and substituting the following:

"(a) disallow the basic fare or increase;"

(b) by striking out line 16 at page 26 and substituting the following:

"sonable in the circumstances; or

(c) direct the licensee, where practicable, to refund amounts specified by the Agency, with interest calculated in the manner prescribed, to persons determined by the Agency to have been overcharged by the licensee as a result of the increase in the basic fare."

The questions being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 67, as amended, carried.

By unanimous consent the Committee reverted to stood Clause 134.

Jim Gouk moved, — That Clause 134 be amended by striking out lines 4 and 5 at page 59 and substituting the following:

"(a) of traffic that

(i) is the same as or substantially similar to, the traffic moved, and

(ii) is moved over similar distances, unless no such traffic is moved over similar distances."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Joe Fontana moved, — That Clause 134 be amended

(a) by striking out line 12 at page 59 and substituting the following:

"C is the total number of tonne kilometres of the"

(b) by striking out line 33 to 36 at page 59 and substituting the following:

"(4) A competitive line rate determined under this section must not be less than the variable costs of moving the traffic, as determined by the Agency."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 134, as amended, carried.

By unanimous consent the Committee reverted to stood Clause 145.

Jim Gouk moved, — That Clause 145 be amended in the English version

(a) by striking out lines 34 and 35 at page 64 and substituting the following:

«et de leur contribution à l'économie canadienne et au développement des régions»

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 53 modifié est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'article 67 reporté.

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie l'article 67

a) en remplaçant la ligne 8, à la page 26, par ce qui suit:

«l'augmentation de la somme pour la pé-»

b) en remplaçant la ligne 10, à la page 26, par ce qui suit:

«tances et procéder, si possible, à des remboursements sur les excédents imposés. Le cas échéant, il peut, quant au remboursement, préciser les montants, majorés des intérêts calculés de la manière réglementaire, et la qualité des bénéficiaires.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 67 modifié est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'article 134 reporté.

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie l'article 134 en remplaçant les 1 et 2, à la page 59, par ce qui suit:

«chandises identiques ou semblables effectué sur ses lignes —et s'il en est, sur des distances semblables — pendant la période»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Joe Fontana propose, — Que l'on modifie l'article 134

a) en remplaçant la ligne 7, à la page 59, par ce qui suit:

«C le nombre de tonnes kilomètres de transport qui a»

b) en remplaçant les lignes 28 à 32, à la page 59, par ce qui suit:

«(4) Le prix de ligne concurrentiel déterminé conformément au présent article ne peut être inférieur aux frais variables, établis par l'Office, du transport des marchandises.»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 134 modifié est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'article 145 reporté.

Jim Gouk propose, — Que l'on modifie la version anglaise de l'article 145

a) en remplaçant les lignes 34 et 35, à la page 64, par ce qui suit:

“tive officer of each municipal or district government through whose territory the railway line passes.”

(b) by striking out line 1 at page 65 and substituting the following:

“(c) by a municipal or district government, it”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 145, as amended, carried.

By unanimous consent the Committee reverted to stood Clause 146.

Jim Gouk moved,—That Clause 146 be amended by replacing lines 17 to 20, at page 65, with the following:

“146. (1) Where a railway company has complied with the process set out in sections 143 to 145, but an agreement for the sale, lease or other transfer of the railway line or an interest therein is not entered into through that process, the railway company may discontinue operating the line on providing notice thereof to the Agency. Thereafter, the railway company has no obligations under this Act or any other Act of Parliament in respect of the operation of the railway line and has no obligations with respect to any operations by VIA Rail Canada Inc. over the railway line.

(2) If the railway line, or any interest of the railway company therein, is sold, leased or otherwise transferred by an agreement entered into through the process prescribed by sections 143 to 145 or otherwise, the railway company that conveyed the railway line has no obligations under this Act in respect of the operation of the railway line as and from the date the sale, lease or other transfer was completed and has no obligations with respect to any operations by VIA Rail Canada Inc. over the railway line as and from that date.”

It was agreed,—That the amendment be further amended by striking out the words “or any other Act of Parliament”.

The question being put on the amendment it was agreed to.

Clause 146, as amended, carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to stood New Clause 146.1.

By unanimous consent, New Clause 146.1 was withdrawn.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

ORDERED,—That the Bill, as amended, be reprinted as a working copy for the use of the House of Commons at the Report Stage.

At 10:18 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

«tive officer of each municipal or district government through whose territory the railway line passes.»

b) en remplaçant la ligne 1, à la page 65, par ce qui suit:

«(c) by a municipal or district government, it»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 145 modifié est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'article 146 modifié.

Jim Gouk propose,—Que l'on modifie l'article 146 en remplaçant les lignes 14 à 17, à la page 65, par ce qui suit:

«146. (1) Lorsqu'une compagnie de chemin de fer s'est conformée au processus établi en vertu des articles 143 à 145, sans qu'une convention de transfert d'une ligne de chemin de fer n'en résulte, la compagnie de chemin de fer peut mettre fin à l'exploitation de la ligne pourvu qu'elle en avise l'Office. Par la suite, la compagnie de chemin de fer n'a aucune obligation, en vertu de la présente loi ou de toute autre loi fédérale, relativement à l'exploitation de la ligne ni aucune obligation à l'égard de l'utilisation de la ligne par VIA Rail Canada Inc.

(2) En cas d'aliénation par la compagnie de chemin de fer de la ligne ou de droits qu'elle y détient, en vertu d'une convention résultant du processus établi en vertu des articles 143 à 145 ou autrement, la compagnie de chemin de fer cessionnaire n'a plus d'obligation en vertu de la présente loi ou de toute loi fédérale relativement à l'exploitation de la ligne de chemin de fer ou à son utilisation par VIA Rail Canada Inc. depuis la date de signature de l'acte d'aliénation.»

Il est convenu,—Que l'amendement soit modifié en supprimant les mots «ou de toute autre loi fédérale»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 146 modifié est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient au nouvel article 146.1 reporté.

Du consentement unanime, le nouvel article 146.1 est retiré.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi modifié est adopté.

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi modifié soit ré-imprimé pour servir de document de travail à la Chambre des communes à l'étape du rapport.

À 10 h 18, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Jacques Lahaie

Clerk of the Committee

Le greffier suppléant du Comité

Jacques Lahaie

WITNESSES

Tuesday, October 24, 1995 (Meetings Nos. 70 and 71)

Canadian Chamber of Commerce:

Gary Campbell, Chairman of the Board;

Sharon Glover, Vice-President, Government Relations.

Canadian Fertilizer Institute:

Roger Larson, Managing Director.

Canadian Inland Terminal Association:

Garth Gish, Vice-President, Operations of Weyburn Inland Terminal Ltd.

Canadian Oilseed Processors Association:

Robert Broeska, President;

Murray Davis, Vice-President of Canamara Foods;

Brendon Turner, Manager of Transportation, Canamara Foods.

Canadian Pulp and Paper Association:

David W. Church, Director, Transportation, Recycling and Purchasing;

James E. Foran, Aikins, MacAulay and Thorvaldson;

E. Russell Lewis, Director – Transportation, Stone-Consolidated Corporation;

W.H. (Bill) McNally, President and Chief Executive Officer, QUNO Corporation.

James Richardson & Sons Limited — Grain Division:

Monique Ferguson, Executive Assistant.

Ontario Grains and Oilseeds Group:

C. Bradley;

Brian Doidge, Marketing Analyst;

Gus Sonneveld.

Repap Enterprises Inc.:

John R. Edgar, Vice-President, Transportation.

Transportation – Communications International Union:

Herbert Daniher, Executive Vice-President, Grain Division;

Maureen Prebinski, Director, Education.

United Grain Growers:

Blair Rutter, Manager, Policy Development.

United Transportation Union:

Tim Secord, Alternate Legislative Director.

Western Canadian Wheat Growers Association:

Larry Maguire, President.

Wednesday, October 25, 1995 (Meeting No. 72)

A.Z.P.A.A. Rural Development Corporation:

Peggy Reavie.

Canadian Shipowners Association:

T. Norman Hall, President;

Captain Rejean Lanteigne, Manager;

Ed Weinberg, Consultant.

Canadian Wheat Board:

Lorne Hehn, Chief Commissioner;

Tami Reynolds, Advisor.

Railtex:

Bruce Flohr, President and Chief Executive Officer.

Western Producer Car Group:

Murray Christensen, Vice-Chairman, Alberta;

Ralph Bowditch, Vice-Chairman, Saskatchewan.

Zenon Park Economic Development Committee:

Celine Favreau, Economic Development Officer.

Thursday, October 26, 1995 (Meeting No. 73)

Canadian American Railroad Company; Bangor & Aroostook Railroad Company; Windsor & Hantsport Railway Company; and Iron Road Railways:

George T.H. Cooper, Queen Counsel.

Central Western Railway Corporation:

Thomas Payne, President.

Chamber of Maritime Commerce:

Jim Campbell, General Manager;

Doug Smith, President.

Quebec North Shore & Labrador Railway:

Jean Bazin, Counsel;

Marc Duclos, Manager;

Derek Rance, President.

New Brunswick Southern Railway Limited:

Joseph Day, In-house Legal Counsel;

E. Scott Smith, General Manager.

Ontario Northland Transportation Commission:

G.A. Payne, Director, Corporate Affairs and Planning.

Tuesday, October 31, 1995 (Meeting No. 74)

CP Rail System:

David W. Flicker, Vice-President, Government and Public Affairs;

Robert J. Ritchie, President and Chief Executive Officer;

Rick A. Sallee, Vice-President, Marketing & Sales;

Marcella M. Szel, Vice-President, Legal Services.

As Individual:

Bill Blaikie, M.P.

Wednesday, November 1, 1995 (Meeting No. 75)

Alberta Department of Transportation and Utilities:

Honourable Stephen West, Minister.

Halifax-Dartmouth Port Development:

John Gatwick, Chairman;

Donald Jeans, Research Analyst.

Manitoba Department of Highways and Transportation:

Honourable Glen Findlay, Minister.

Saskatchewan Association of Rural Municipalities:

Ron Gleim, Director;

Jim Hallick.

Saskatchewan Department of Highways and Transportation:

Honourable Andy Renaud, Minister.

Transport 2000 Canada:

J. Bakker, Vice-President;

Robert Evans, Past President.

Thursday, November 2, 1995 (Meeting No. 76)

Air Travel Services Distributors:

Dan Fiorita, Legal Counsel;

José Leroux, President and Chief Executive Officer, V.I.P. Inter-Transit Inc.

Algoma Central Railway Inc./Wisconsin:

Edward A. Burkhardt, President;

Susan Norton, Treasurer.

“Conseil québécois sur le transport ferroviaire”:

Janvier Cliche, President;

Louis Grenier, Secretary.

Federation of Canadian Municipalities:

Grant Hopcroft, Chairman;

Daniel McGregor, Senior Policy Analyst.

Halifax Port Corporation:

David Bellfontaine, President and Chief Executive Officer;

Patricia McDermott, Vice-President, Marketing;

Merve Russell, Chairman.

Monday, November 6, 1995 (Meeting No. 77)

Canadian Rails to Greenways Network:

Doug Franklin, Heritage Canada Foundation;

Anne Robinson, Executive Director.

Council of Forest Industries:

Knut Bjorndal, Manager, Lumber Transportation, Weyerhouser Canada Ltd.;

Jim Black, Vice-President, Logistics, MPS Sales;

Tom Culham, Assistant Director, Transportation and Purchasing, Wildwood of Canada;

Robert Renwick, Chairman, Western Canadian Shippers' Coalition.

Nova Scotia Power:

Ross Miller, Manager, Structures and Rights of Way;

John K. Poirier, Counsel.

Sultran:

Kevin Doyle, President;

Jim Foran, Counsel.

Western Canadian Shippers' Coalition:

Tom Culham, Assistant Director, Transportation and Purchasing, Wildwood of Canada;

Kevin Doyle, President, Sultran;

Robert Renwick, Chairman;

Richard Whittington, Vice-President, Sales and Marketing, Luscar Coal.

Tuesday, November 7, 1995 (Meetings Nos. 78 and 79)

Atlantic Provinces Transportation Commission:

Ramsay Armitage, General Manager;

Peter Vuillemont, Assistant General Manager.

Canadian Gas Association:

John Klenavic, Vice-President, Policy;

Robert Waldon, Supervisor, Lands Administration, Union Gas Ltd.

Grain Services Union:

Hugh J. Wagner, General Secretary.

Great West Rural Development:

William J. Matlock, Chairman.

Lande & Roussel:

Richard Lande, Transportation Consultant.

Manalta:

Forrest Hume, Counsel.

National Transportation Agency of Canada:

Ron Ashley, Counsel.

Novacor Chemicals Ltd.:

Terry Park, Manager, Logistics, Strategy and Development.

Saskatchewan Association of Health Organizations:

Russ McPherson, Board Chair.

Transport 2000 Québec:

Luc Côté, Chairman of the Board;

Normand Parisien, Coordinating Director.

Union of Ontario Indians:

Vernon Roote, Deputy Grand Chief.

Wednesday, November 8, 1995 (Meeting No. 80)

Canadian Auto Workers:

Bob Chernecki, Assistant to the President;

Dennis Cross, President, Local 101, CP Rail;

Gary Fane, National Staff Representative;

John Moore-Gough, President, Local 100, CN Rail;

Andy Wepruk, National Staff Representative;

Cargill Limited:

Tom Cascica, Senior Manager, Land Transportation;

Barbara Isman, Assistant Vice-President, Corporate Affairs;

Peter Rowe, Assistant Vice-President, Terminals and Transportation.

Wabush Mines:

J.F. Howard, Counsel;

Damien Lebel, Acting General Manager;

Paul B. Schabas, Counsel.

Thursday, November 9, 1995 (Meeting No. 81)

B.C. Federation of Agriculture:

Jake Janzen, President;

Judy Thompson, Vice-President.

Canadian Cable Television Association:

Peter Neilson, Director of Government and Industry Communications, Shaw Communications;

Ian Scott, Vice-President, Telecommunications.

KPGM Peat Marwick:

Frank Collins, Partner.

Tuesday, November 21, 1995 (Meeting No. 82)

Transport Canada:

Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy & Coordination;

Jean Patenaude, Special Advisor, Minister's Office.

Wednesday, November 22, 1995 (Meeting No. 83)

Transport Canada:

Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

Jean Patenaude, Special Advisor, Minister's Office.

Thursday, November 23, 1995 (Meeting No. 84)

Transport Canada:

Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

Jean Patenaude, Special Advisor, Minister's Office.

TÉMOINS

Le mardi 24 octobre 1995 (Séances n^{os} 70 et 71)

Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers:

David W. Church, Transport, recyclage et achats;

James E. Foran, «Aikins, MacAulay and Thorvaldson»;

E. Russell Lewis, directeur – Transport, «Stone-Consolidated Corporation»;

W.H. (Bill) McNally, président et directeur général, QUNO Corporation.

«Canadian Inland Terminal Association»:

Garth Gish, vice-président, Facilités de «Weyburn Inland Terminal Ltd.».

«Canadian Oilseed Processors Association»:

Robert Broeska, président;

Murray Davis, vice-président, «Canamara Foods»;

Brendon Turner, gérant des transports, «Canamara Foods».

Chambre de commerce du Canada:

Gary Campbell, président du Conseil;

Sharon Glover, vice-présidente, Relations gouvernementales.

Groupe de producteurs de céréales et d'oléagineux de l'Ontario:

C. Bradley;

Brian Doidge, analyste en marketing;

Gus Sonneveld.

Institut canadien des engrais:

Roger Larson, directeur général.

James Richardson & Fils Ltée — Division du grain:

Monique Ferguson, adjointe exécutive.

«Repap Enterprises Inc.»:

John R. Edgar, vice-président, Transport.

«Transportation – Communications International Union»:

Herbert Daniher, vice-président exécutif, Division du grain;

Maureen Prebinski, directrice, Éducation.

Travailleurs unis des transports:

Tim Secord, directeur législatif alternant.

Union des producteurs de grain:

Blair Rutter, directeur, Politique de développement.

«Western Canadian Wheat Growers Association»:

Larry Maguire, président.

Le mercredi 25 octobre 1995 (Séance n^o 72)

Association des armateurs canadiens:

T. Norman Hall, président;

Capitaine Rejean Lanteigne, gérant;

Ed Weinberg, consultant.

«A.Z.P.A.A. Rural Development Corporation»:

Peggy Reavie.

Commission canadienne du blé:

Lorne Hehn, commissaire principal;

Tami Reynolds, conseiller.

«Railtex»:

Bruce Flohr, président et directeur général.

«Western Producer Car Group»:

Ralph Bowditch, vice-président, (Saskatchewan);

Murray Christensen, vice-président, (Alberta).

«Zenon Park Economic Development Committee»:

Celine Favreau, agent de développement économique.

Le jeudi 26 octobre 1995 (Séance n° 73)

Canadian American Railroad Company; Bangor & Aroostook Railroad Company; Windsor & Hantsport Railway Company; and Iron Road Railways:

George T.H. Cooper, conseiller de la Reine.

«*Central Western Railway Corporation*»:

Thomas Payne, président.

Chambre de commerce maritime:

Jim Campbell, gérant général;

Doug Smith, président.

Commission des transports Ontario Northland :

G.A. Payne, directeur, Affaires corporatives et planification.

«*New Brunswick Southern Railway Limited*»:

Joseph Day, conseiller juridique;

E. Scott Smith, gérant général.

«*Quebec North Shore & Labrador Railway*»:

Jean Bazin, légiste;

Marc Duclos, gérant;

Derek Rance, président.

Le mardi 31 octobre 1995 (Séance n° 74)

Réseau CP Rail:

David W. Flicker, vice-président, Affaires publiques et gouvernementales;

Robert J. Ritchie, président et directeur général;

Rick A. Sallee, vice-président, Ventes et Marketing;

Marcella M. Szel, vice-présidente, Services juridiques.

À titre personnel:

Bill Blaikie, député.

Le mercredi 1^{er} novembre 1995 (Séance n° 75)

«*Halifax-Darmouth Port Development*»:

John Gatwick, président;

Donald Jeans, attaché de recherche.

Ministère de la Voirie et du Transport de la Saskatchewan:

Honorable Andy Renaud, ministre.

Ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba:

Honorable Glen Findlay, ministre.

Ministère des Services publics et du Transport de l'Alberta:

Honorable Stephen West, ministre.

«*Saskatchewan Association of Rural Municipalities*»:

Ron Gleim, directeur;

Jim Hallick.

Transport 2000 Canada:

J. Bakker, vice-président;

Robert Evans, président sortant.

Le jeudi 2 novembre 1995 (Séance n° 76)

«*Algoma Central Railway Inc./Wisconsin*»:

Edward A. Burkhardt, président;

Susan Norton, trésorière.

Conseil québécois sur le transport ferroviaire:

Janvier Cliche, président;

Louis Grenier, secrétaire.

Distributeurs de services de transport aérien:

Dan Fiorita, avocat;

José Leroux, président et directeur général, «V.I.P. Inter-Transit Inc.».

Fédération canadienne des municipalités:

Grant Hopcroft, président;

Daniel McGregor, analyste politique principal.

«Halifax Port Corporation»:

David Bellfontaine, président et directeur général;

Patricia McDermott, vice-président, Marketing;

Merve Russell, président.

Le lundi 6 novembre 1995 (Séance n° 77)

Conseil des industries forestières:

Knut Bjorndal, gérant, Transport du bois en grume; «Weyerhouser Canada Ltd.»;

Jim Black, vice-président, Logistiques, «MPS Sales»;

Tom Culham, directeur adjoint, Transport et Achat, «Wildwood of Canada»;

Robert Renwick, président, «Western Canadian Shippers' Coalition».

«Nova Scotia Power»:

Ross Miller, gérant, Structures et Droits de passage;

John K. Poirier, avocat.

Réseau canadien des corridors verts:

Doug Franklin, «Heritage Canada Foundation»;

Anne Robinson, directrice exécutive.

«Sultran»:

Kevin Doyle, président;

Jim Foran, avocat.

«Western Canadian Shippers' Coalition»:

Tom Culham, directeur adjoint, Transport et Achat, «Wildwood of Canada»;

Kevin Doyle, président, Sultran;

Robert Renwick, président;

Richard Whittington, vice-président, Ventes et Marketing, «Luscar Coal».

Le mardi 7 novembre 1995 (Séances n°s 78 et 79)

Association canadienne du gaz:

John Klenavic, vice-président, Politique;

Robert Waldon, surveillant, Administration des terres, «Union Gas Ltd.».

Association des organismes de santé de la Saskatchewan:

Russ McPherson, président du conseil.

Commission des transports des provinces de l'Atlantique:

Ramsay Armitage, gérant général;

Peter Vuillemont, gérant général adjoint.

«Grain Services Union»:

Hugh J. Wagner, secrétaire général.

«Great West Rural Development»:

William J. Matlock, président.

Lande & Roussel:

Richard Lande, conseiller en matière de transport.

Manalta:

Forrest Hume, avocat.

«Novacor Chemicals Ltd.»:

Terry Park, gérant, Logistiques, Stratégie et Développement.

Office national des transports du Canada:

Ron Ashley, avocat.

Transport 2000 Québec:

Luc Côté, président du conseil;

Normand Parisien, directeur coordonnateur.

«Union of Ontario Indians»:

Vernon Roote, sous-grand chef.

Le mercredi 8 novembre 1995 (Séance n° 80)

«Cargill Limited»:

Tom Cascica, gérant principal, Transport terrestre;

Barbara Isman, vice-présidente adjointe, Affaires corporatives;

Peter Rowe, vice-président adjoint, Terminaux et Transport.

Syndicat national de l'automobile:

Bob Chernecki, adjoint au président;

Dennis Cross, président, Local 101, Réseau CP;

Gary Fane, représentant national du personnel;

John Moore-Gough, président, Local 100, Réseau CN;

Andy Wepruk, représentant national du personnel.

Wabush Mines:

J.F. Howard, avocat;

Damien Lebel, gérant général intérimaire;

Paul B. Schabas, avocat.

Le jeudi 9 novembre 1995 (Séance n° 81)

Association canadienne de télévision par câble:

Peter Neilson, directeur des Communications gouvernementales et industrielles, «Shaw Communications»;

Ian Scott, vice-président, Télécommunications.

Fédération de l'agriculture de C.-B.:

Jake Janzen, président;

Judy Thompson, vice-présidente.

«KPGM Peat Marwick»:

Frank Collins, partenaire.

Le mardi 21 novembre 1995 (Séance n° 82)

Transports Canada:

Moya Greene, sous-ministre adjointe, Politiques et coordination;

Jean Patenaude, conseiller spécial, Cabinet du ministre.

Le mercredi 22 novembre 1995 (Séance n° 83)

Transports Canada:

Moya Greene, sous-ministre adjointe, Politiques et coordination;

Jean Patenaude, conseiller spécial, Cabinet du ministre.

Le jeudi 23 novembre 1995 (Séance n° 84)

Transports Canada:

Moya Greene, sous-ministre adjointe, Politiques et coordination;

Jean Patenaude, conseiller spécial, Cabinet du ministre.

APPENDIX A

COMPLETE LIST OF ORGANIZATIONS ON BILL C-101

Air Travel Services Distributors—(Issue No. 43)

Alberta Department of Transportation and Utilities—(Issue No. 43)

Algoma Central Railway Communities—(Issue No. 42)

Algoma Central Railway Inc./Wisconsin—(Issue No. 43)

Alliance of Tribal Nations—(Issue No. 42)

Atlantic Provinces Transportation Commission—(Issue No. 43)

A.Z.P.A.A. Rural Development Corporation—(Issue No. 43)

Baie-Comeau Chamber of Commerce—(Issue No. 42)

B.C. Federation of Agriculture—(Issue No. 43)

Brotherhood of Maintenance of Way Employees—(Issue No. 42)

Canadian American Railroad Company; Bangor & Aroostook Railroad Company; Windsor & Hantsport Railway Company; and Iron Road Railways—(Issue No. 43)

Canadian Auto Workers—(Issue No. 43)

Canadian Cable Television Association—(Issue No. 43)

Canadian Chamber of Commerce—(Issue No. 43)

Canadian Chemical Producers' Association—(Issue No. 42)

Canadian Dehydrators Association—(Issue No. 42)

Canadian Fertilizer Institute—(Issue No. 43)

Canadian Gas Association—(Issue No. 43)

Canadian Industrial Transportation League—(Issue No. 42)

Canadian Inland Terminal Association—(Issue No. 43)

Canadian Manufacturers' Association—(Issue No. 42)

Canadian National Railways—(Issue No. 42)

Canadian Oilseed Processors Association—(Issue No. 43)

Canadian Pulp and Paper Association—(Issue No. 43)

Canadian Rails to Greenways Network—(Issue No. 43)

Canadian Railway Labour Association—(Issue No. 42)

Canadian Shipowners Association—(Issue No. 43)

Canadian Trucking Association—(Issue No. 42)

Canadian Union of Public Employees—(Issue No. 42)

Canadian Wheat Board—(Issue No. 43)

Cargill Limited—(Issue No. 43)
Central Western Railway Corporation—(Issue No. 43)
Chamber of Maritime Commerce—(Issue No. 43)
“Conseil québécois sur le transport ferroviaire”—(Issue No. 43)
Council of Canadians with Disabilities—(Issue No. 42)
Council of Forest Industries—(Issue No. 43)
CP Rail System—(Issue No. 43)
Department of Transport—(Issue No. 42)
Federation of Canadian Municipalities—(Issue No. 43)
Grain Services Union—(Issue No. 43)
Great West Rural Development—(Issue No. 43)
Halifax–Dartmouth Port Development—(Issue No. 43)
Halifax Port Corporation—(Issue No. 43)
James Richardson & Sons Limited — Grain Division—(Issue No. 43)
KPGM Peat Marwick—(Issue No. 43)
Lande & Roussel—(Issue No. 43)
Luscar Coal—(Issue No. 42)
Manalta—(Issue No. 43)
Manitoba Department of Highways and Transportation—(Issue No. 43)
Mining Association of Canada—(Issue No. 42)
National Farmers Union—(Issue No. 42)
National Transportation Agency of Canada—(Issue No. 43)
New Brunswick Southern Railway Limited—(Issue No. 43)
Northern Ontario Transportation Coalition—(Issue No. 42)
Northern Transportation Company Limited—(Issue No. 42)
Novacor Chemicals Ltd.—(Issue No. 43)
Nova Scotia Power—(Issue No. 43)
Ontario Grains and Oilseeds Group—(Issue No. 43)
Ontario Ministry of Transportation—(Issue No. 42)
Ontario Northland Transportation Commission—(Issue No. 43)
Prairie Pools Inc.—(Issue No. 42)
Quebec North Shore & Labrador Railway—(Issue No. 43)
Railtex—(Issue No. 43)

Railway Association of Canada—(Issue No. 42)

Repap Enterprises Inc.—(Issue No. 43)

Roman Catholic Agriculture Coordinating Committee—(Issue No. 42)

Saskatchewan Association of Health Organizations—(Issue No. 43)

Saskatchewan Association of Rural Municipalities—(Issue No. 43)

Saskatchewan Department of Highways and Transportation—(Issue No. 43)

Saskatchewan Wheat Pool—(Issue No. 42)

Southern Rails Co-operative Ltd.—(Issue No. 42)

Stelco Inc.—(Issue No. 42)

Stentor Telecom Policy Inc.—(Issue No. 42)

Sultran—(Issue No. 43)

Transportation Action Now Inc.—(Issue No. 42)

Transportation – Communications International Union—(Issue No. 43)

Transport Canada—(Issue No. 43)

Transport 2000 Canada—(Issue No. 43)

Transport 2000 Québec—(Issue No. 43)

Union of Ontario Indians—(Issue No. 43)

United Grain Growers—(Issue No. 43)

United Transportation Union—(Issue No. 43)

Via Rail Canada Inc.—(Issue No. 42)

Wabush Mines—(Issue No. 43)

Western Canadian Shippers' Coalition—(Issue No. 43)

Western Canadian Wheat Growers Association—(Issue No. 43)

Western Grain Elevator Association—(Issue No. 42)

Western Producer Car Group—(Issue No. 43)

Zenon Park Economic Development Committee—(Issue No. 43)

ANNEXE A

LISTE COMPLÈTE DES ORGANISMES DU PROJET DE LOI C-101

- «*Algoma Central Railway Communities*»—(fascicule n° 42)
- «*Algoma Central Railway Inc./Wisconsin*»—(fascicule n° 43)
- «*Alliance of Tribal Nations*»—(fascicule n° 42)
- Association des armateurs canadiens*—(fascicule n° 43)
- Association canadienne des fabricants de produits chimiques*—(fascicule n° 42)
- Association canadienne des manufacturiers*—(fascicule n° 42)
- Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers*—(fascicule n° 43)
- Association canadienne de télévision par câble*—(fascicule n° 43)
- Association canadienne du camionnage*—(fascicule n° 42)
- Association canadienne du gaz*—(fascicule n° 43)
- Association des chemins de fer du Canada*—(fascicule n° 42)
- Association minière du Canada*
- Association des organismes de santé de la Saskatchewan*—(fascicule n° 43)
- Association des syndicats de cheminots du Canada*—(fascicule n° 42)
- «*A.Z.P.A.A. Rural Development Corporation*»—(fascicule n° 43)
- Canadian American Railroad Company; Bangor & Aroostook Railroad Company; Windsor & Hantsport Railway Company; and Iron Road Railways*—(fascicule n° 43)
- «*Canadian Dehydrators Association*»—(fascicule n° 42)
- «*Canadian Inland Terminal Association*»—(fascicule n° 43)
- «*Canadian Oilseed Processors Association*»—(fascicule n° 43)
- «*Cargill Limited*»—(fascicule n° 43)
- «*Central Western Railway Corporation*»—(fascicule n° 43)
- Chambre de commerce de Baie-Comeau*—(fascicule n° 42)
- Chambre de commerce du Canada*—(fascicule n° 43)
- Chambre de commerce maritime*—(fascicule n° 43)
- Chemins de fer nationaux du Canada*—(fascicule n° 42)
- Commission canadienne du blé*—(fascicule n° 43)
- Commission des transports Ontario Northland* —(fascicule n° 43)
- Commission des transports des provinces de l'Atlantique*—(fascicule n° 43)
- Compagnie de transport du Nord Limitée*—(fascicule n° 42)
- Conseil des industries forestières*—(fascicule n° 43)

Conseil québécois sur le transport ferroviaire—(fascicule n° 43)
«Council of Canadians with Disabilities:»—(fascicule n° 42)
Distributeurs de services de transport aérien—(fascicule n° 43)
Fraternité des préposés à l'entretien des voies—(fascicule n° 42)
Fédération canadienne des municipalités—(fascicule n° 43)
Fédération de l'agriculture de C.-B.—(fascicule n° 43)
«Grain Services Union»—(fascicule n° 43)
«Great West Rural Development»—(fascicule n° 43)
Groupe de producteurs de céréales et d'oléagineux de l'Ontario—(fascicule n° 43)
«Halifax-Dartmouth Port Development»—(fascicule n° 43)
«Halifax Port Corporation»—(fascicule n° 43)
Institut canadien des engrais—(fascicule n° 43)
James Richardson & Fils Ltée — Division du grain—(fascicule n° 43)
«KPGM Peat Marwick»—(fascicule n° 43)
Lande & Roussel—(fascicule n° 43)
Ligue canadienne de transport industriel—(fascicule n° 42)
«Luscar Coal»—(fascicule n° 42)
Manalta—(fascicule n° 43)
Ministère ontarien des Transports—(fascicule n° 42)
Ministère des Services publics et du Transport de l'Alberta—(fascicule n° 43)
Ministère des Transports—(fascicule n° 42)
Ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba—(fascicule n° 43)
Ministère de la Voirie et du Transport de la Saskatchewan—(fascicule n° 43)
«New Brunswick Southern Railway Limited»—(fascicule n° 43)
«Northern Ontario Transportation Coalition»—(fascicule n° 42)
«Novacor Chemicals Ltd.»—(fascicule n° 43)
«Nova Scotia Power»—(fascicule n° 43)
Office national des transports du Canada—(fascicule n° 43)
«Prairie Pools Inc.»—(fascicule n° 42)
«Quebec North Shore & Labrador Railway»—(fascicule n° 43)
«Railtex»—(fascicule n° 43)
«Repap Enterprises Inc.»
Réseau canadien des corridors verts—(fascicule n° 43)

Réseau CP Rail—(fascicule n° 43)

«*Roman Catholic Agriculture Coordinating Committee*»—(fascicule n° 42)

«*Saskatchewan Association of Rural Municipalities*»—(fascicule n° 43)

«*Saskatchewan Wheat Pool*»—(fascicule n° 42)

«*Southern Rails Co-operative Ltd.*»—(fascicule n° 42)

Stelco Inc.—(fascicule n° 42)

«*Stentor Telecom Policy Inc.*»—(fascicule n° 42)

«*Sultran*»—(fascicule n° 43)

Syndicat canadien de la Fonction publique—(fascicule n° 42)

Syndicat national de l'automobile—(fascicule n° 43)

Syndicat national des cultivateurs—(fascicule n° 42)

Transport 2000 Canada—(fascicule n° 43)

Transport 2000 Québec—(fascicule n° 43)

«*Transportation Action Now Inc.*»—(fascicule n° 42)

«*Transportation – Communications International Union*»—(fascicule n° 43)

Transports Canada—(fascicule n° 43)

Travailleurs unis des transports—(fascicule n° 43)

«*Union of Ontario Indians*»—(fascicule n° 43)

Union des producteurs de grain—(fascicule n° 43)

Via Rail Canada Inc.—(fascicule n° 42)

Wabush Mines—(fascicule n° 43)

«*Western Canadian Shippers' Coalition*»—(fascicule n° 43)

«*Western Canadian Wheat Growers Association*»—(fascicule n° 43)

«*Western Grain Elevator Association*»—(fascicule n° 42)

«*Western Producer Car Group*»—(fascicule n° 43)

«*Zenon Park Economic Development Committee*»—(fascicule n° 43)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

